ΙΣΤΟΡΙΚΕΣ ΜΟΝΟΓΡΑΦΙΕΣ 18

Διευθυντής: ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Κ. ΧΡΥΣΟΣ

Ιωάννης Χ. Δημητρούκας

Ταξίδια και επικοινωνία στο Βυζαντινό κράτος

από τις αρχές του 6ου μέχρι τα μέσα του 11ου αι.

ΤΟΜΟΣ ΙΙ



ΙΣΤΟΡΙΚΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΤ. Δ. ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΣ

HISTORICAL MONOGRAPHS 18

Editor: EVANGELOS K. CHRYSOS

Ioannis Ch. Dimitroukas

Reisen und Verkehr im Byzantinischen Reich

vom Anfang des 6. bis zur Mitte des 11. Jh.s

BAND II



HISTORICAL PUBLICATIONS ST. D. BASILOPOULOS

Ioannis Ch. Dimitroukas:
Reisen und Verkehr im Byzantinischen Reich
vom Anfang des 6. bis zur Mitte des 11. Jh.s - Band II
Athens: Historical Publications ST. D. BASILOPOULOS - 1997
(Historical Monographs, 18) – ISBN 960-7731-08-5

Historical Monographs Editor: Evangelos K. Chrysos
ISSN 1105-0837

Historical Publications
6 Hippocrates St., GR-106 79 Athens
Tel.-Fax.: 01/363-8343

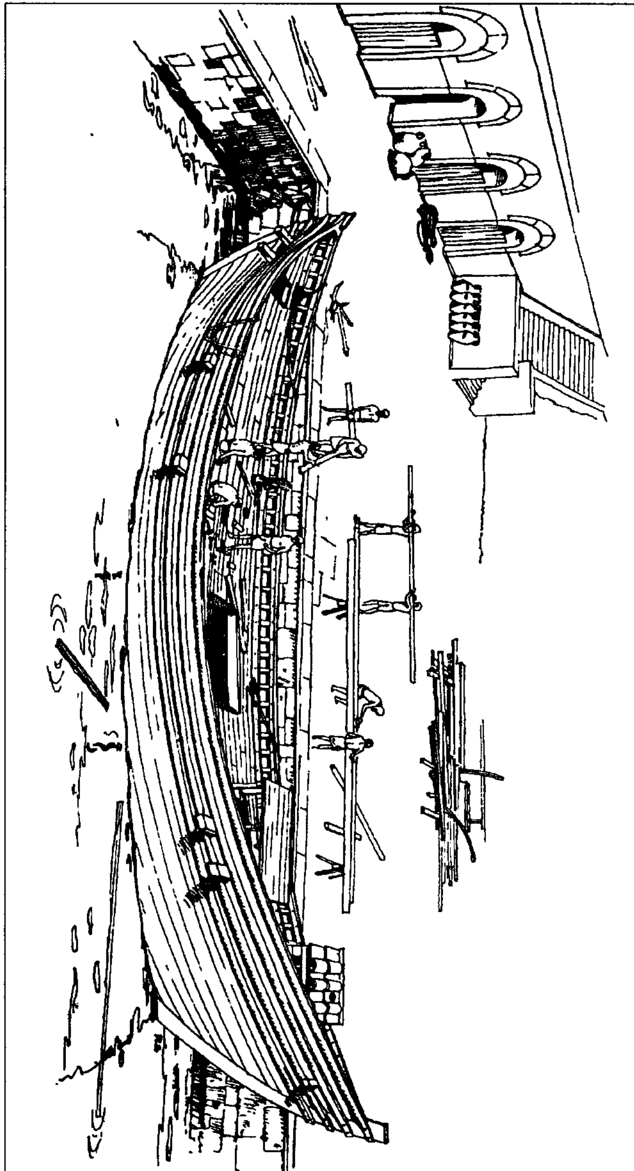
Printed in Greece



INHALTSVERZEICHNIS
BAND II



Ravenna. S. Apollinare in Classe. Mosaikdarstellung (6. Jh.): Ansicht des Hafens.



Das Yassi-Ada Schiff II. (um 626). Rekonstruktion.



Glasierter Tonteller (13. Jh.): Zweimastiges Schiff mit «lateinischen» Segeln.

V. SEEREISEN

1. Schiffe

1. 1. *Handels- und Fischerschiffe: Typen und Nomina*

Für die Handelsschiffe und die Transportschiffe der Handelsmarine[1] kommen in den Quellen Benennungen vor, die entweder allgemein (πραγματευτικά/ἐμπορικά, φορτηγά, καματηρά/σκευοφόρα καράβια, σκάφη, πλοῖα) oder auf die Fracht (ἱππαγωγά, σιταγωγά/σιτοφόρα) bzw. die Form des Schiffskörpers (στρογγύλα, περικαμπῆ πλοῖα, ὁλκάδες) bezogen sind. Als «runde Schiffe» unterscheiden sich die Frachter klar von den «langen Schiffen», d.h. den Kriegsschiffen.

In den Einzelheiten und in den Gesamtformen haben wir beim byzantinischen Handelsschiff eine weit größere lokal-nationale Differenziertheit vorauszusetzen als beim Kriegsschiff. Konstantin VII. kennt zwei Typen von Handelsschiffen, nämlich Konduren (zu κόντουρος, «kurzschwänzig»[2]) und Sagenen (wahrscheinlich vom gr. σάγιον, «viereckiges Segel»[3], oder vom lat. sagena, «Fischnetz»), auf denen die Kroaten zu Handelszwecken «von Burg zu Burg im Bereich von Paganien (Land der Narentaner) und dem Meerbusen Dalmatiens bis nach Venedig» fuhren. Die Konduren hatten 20,

1. Vgl. hierzu, Ahrweiler, Mer, S. 408ff.; Eickhoff, Seekrieg, S. 135ff.
2. Kahane, Sprache, Nr. 161, Sp. 413; Ahrweiler, Mer, S. 414, Anm. 6.
3. Ebda., S. 415, Anm. 1

die kleineren Konduren nur zehn Leute an Bord, während die Sagenen, die zunächst kleine Fischer- und Flußboote[4] gewesen sind, von einer 40köpfigen Mannschaft bedient wursden[5]. Möglicherweise sind die ragusanischen Handelsschiffe, die im Jahre 871 die Sklavenen über das Meer gebracht hatten, um als Verbündete des Basileios I. und Ludwigs II. an der Belagerung Baris teilzunehmen, Konduren und Sagenen gewesen[6]. Für ihre Operationen setzte die byzantinische Kriegsflotte beide Schiffsarten zum Transport des Gepäcks (τοῦλδον) ein[7].

Im Schwarzen Meer erwähnen die Quellen die chersonitischen Lastschiffe (καράβια), die pontischen und paphlagonischen Getreide- und Weintransporter und jene Handelsschiffe, die an der Küste des Themas Bukellarion tätig waren[8]. Es ist durchaus wahrscheinlich, daß diese Schiffe nach ihrem Herkunftsgebiet spezielle Bezeichnungen trugen, obwohl unsere Quelle sie allgemein als πλοῖα bezeichnet. In jedem Fall sind dabei unterschiedliche, den örtlichen Gegebenheiten angepaßte Schiffstypen anzunehmen. In der Ägäis und an der Westküste Kleinasiens kommt im 5. und im 10. Jh. das Lastschiff «Plate» vor. Die Deminutivform Platidion bezeichnete im 11. Jh. relativ kleinere Lastschiffe. Ein zweimastiges Platidion, dessen Preis sich auf 42 Hyperpyra belief, und ein kleines Platidion werden im Testament des Christodulos, des Gründers des Johannes-Klosters auf Patmos, neben einem κουτρούβιν[9], das 200 Goldstücke wert

4. Naumachica, c. 5, S. 41f.
5. DAI I, c. 31, 54-74, S. 150; vgl. Antoniadis-Bibicou, Études, S. 154f.
6. TheophCont, S. 293.
7. Ahrweiler, Mer, S. 414.
8. DAI I, S. 286.
9. Das Wort kommt sonst als Gefäßbezeichnung vor; vgl. Christ. Mitylenaios, Gedichte, S. 29, Nr. 45: Εἰς τὰ πεμφθέντα τῷ φίλῳ ἄνθιμα

war, und einem ἐξελαστικόν (= Schnellsegler?) erwähnt (a. 1093)[10].

In Ägypten trifft man auf kleinere, zum Transport von Getreide dienende Flußschiffe (Kähne), die die Bezeichnung διαρήματα trugen. Darauf wurde das Getreide von der Ortschaft Chäreu durch einen künstlichen Kanal nach Alexandreia gebracht, wo es in der sog. Phiale gespeichert wurde[11]. Die Schiffe, die im Roten Meer fuhren und gewöhnlich in Klysma anlegten, wurden nach dem Zeugnis der Papyri (Pap. Lond. 1336, 5) λουφία genannt, vermutlich weil diese wie eine Haube aussahen[12]. Das in Kellia (Oberägypten) abgebildete Schiff[13] könnte auf Nilboote oder auf Schiffe des Roten Meeres bezogen werden. Neben den «Gazellen», den berühmten Hochseehandelsfahrzeugen der alexandrinischen Kirche, von denen die Rede unten sein wird, kommt sonst an der Küste Nordafrikas im 7. Jh. eine leicht zu handhabende Küstenschiffsart vor, die Sandalon hieß, wahrscheinlich weil sie flach wie Sandalen war oder einen sozusagen «sandalenleichten» Rumpf hatte[14].

Die Pamphylen, große Rund- und Transportschiffe der Kriegsmarine, mit 130-160 Ruderern, wurden wohl nach ihrem Herkunftsgebiet, nämlich Pamphylien in Südostklein-

ἐψυχρισμένα κουτρούβια; vgl. Makris, Studien, S. 173f., Anm. 70, mit weiteren Belegen und Literaturhinweisen.
10. Sokrates, HE, VII 37, S. 820, 11ff.: Ναῦς ἀχθοφόρος μεγίστη ἡ τοὺς μεγάλους κομίζουσα κίονας, πλάτην αὐτὴν ὀνομάζουσι, νεωστὶ κατεσκεύαστο ἐν τῷ τῆς Τρωάδος αἰγιαλῷ.; vgl. Antoniadis-Bibicou, Études, S. 24; Kahane, Sprache, Nr. 166, Sp. 415; Nystazopulu-Pelekidu, Ἔγγραφα Πάτμου, I, S. 48*; Makris, Studien, S. 173f.
11. Prokop, Bauten, VI, 1, 3, S. 280.
12. Christides, Continuation, S. 58.
13. Ebda., S. 63, Abb. 1.
14. Doctrina Jacobi, S. 214, Anm. 129, S. 215; vgl. Kahane, Sprache, Nr. 162, Sp. 413f.

asien, so benannt[15]. In Kilikien und Pamphylien dürfte auch das in Zusammenhang mit der Tätigkeit der erfahrenen Seeleute Mardaiten erwähnte Kriegs- und Handelsschiff Galoia/Galea entstanden sein, das zum Auskundschaften und zur Übermittlung der Botschaften des Flottenchefs benützt wurde[16].

Als Rund- und Transportschiffe der Kriegsflotte sind ferner die Katenen/Akatenaria/Akatia[17], die Sakturen, die Usien, die üblicherweise mit Russen bemannt wurden[18], und die relativ großen Kumbarien (κουμπάραι, κουμβάρια, agr. κύμβη -lat. cumba —> Deminutivum: κυμβάριον —> arab. cubar)[19] einzuordnen. Auch das sog. Chelandion (χελώνη/χελύνη, «Schildkröte», —> χελ(υ)νάδιον —> χελάνδιον) scheint ursprünglich Transportschiff gewesen zu sein[20]. Durch Eustathios von Thessalonike[21] ist schließlich die Handelsschiffsart σακολαίφεα (ein Kompositum von σάγος, «Soldatenmantel», und λαῖφος, «Segel», mit sekundärem Einfluß von σάκκος, «Sack») belegt, zunächst «Segeltuch»[22], dann kunstlos gebaute Schiffe mit viereckigem Segel und bauchigem Rumpf[23].

Die Fischerflottillen[24] setzten sich aus ἁλιάδια (achtrudrige

15. Kahane, Sprache, Nr. 160, Sp. 413; Ahrweiler, Mer, S. 417.
16. Naumachica, S. 21, 33, 66; vgl. Ahrweiler, Mer, S. 414
17. Antoniadis-Bibicou, Études, S. 166f.
18. Ahrweiler, Mer, S. 417.
19. Naumachica, c. 78, S. 32; De them. 11, S. 19, 97; Ahrweiler, Mer, S. 414.
20. Moutsos, Χελάνδιον, S. 408f.; irrtümlich, Kahane, Sprache, Sp. 412ff: «Wohl eine Ableitung von (ἔγ)χελυς, 'Aal'».
21. Kukules, Λαογραφικά, I, S. 308f.; vgl. Antoniadis-Bibicou, Études, S. 167.
22. Kahane, Sprache, Nr. 176, Sp. 418.
23. Kukules, ΒΒΠ, 5, S. 361f.
24. Ebda., S. 340; Ahrweiler, Mer, S. 409f.

kleine Schiffe), ἁλιευτικὰ ἀγράρια (vierrudrige, mit Segel und Antenne versehene Fahrzeuge), ἁλιευτικὰ σανδάλια (zwei- oder vierrudrige Barken), die zunächst zur Bedienung der kleinen Dromonen gebaut, aber ab dem 11. Jh. als Fischerkähne benutzt wurden[25], γρίποι (urspr. «Fischnetz»)[26], ἄρκλαι, eine Art Schaluppen, die sich für Flußschiffahrt eigneten, und ἄκατοι zusammen. Die Termini scheinen allgemein die kleinen Wasserfahrzeuge aller Art zu bezeichnen. Die Bedeutung der Fischerei für die Schiffahrt liegt nicht nur darin, daß bei den zum Fischfang unternommenen kurzen Küstenfahrten die nötige seemännische Erfahrung für normale, längere Seeunternehmungen erworben wurde, sondern auch in der Tatsache, daß sich aus Fischerschiffen gewisse Schiffsarten der Kriegs- und Handelsmarine entwickeln konnten. So wurden Agraria ab dem 9. Jh. zu Luxusjachten für die kaiserlichen μεταστασίματα eingerichtet[27], Sandalon ist auch als Schiff für Küstenschiffahrt belegt, während von der kleinen Schiffsart ἄκατος (bei Hesych und Zonaras als synonym zu κάραβος angeführt) allem Anschein nach das mittelalterliche italienische Schiff «acazia» stammte[28].

Was die nomina navium betrifft, so scheint die Feststellung von W. Ashburner, daß die Schiffe im Mittelalter bis zum Ende des 12. Jh.s zumeist keinen Namen mehr wie im Altertum gehabt hätten[29], auch bezüglich byzantinischer Schiffe richtig zu sein. Aus diesem Grund wurden die Schiffe wahrscheinlich mit dem Namen ihres ναύκληρος in den Urkunden registriert und eingetragen. Doch gibt es manche Ausnahmen. Das Wrack von Pantano Longarini (datiert um

25. Theoph., S. 397; De cer. I, S. 659.
26. Makris, Studien, S. 173; Kahane, Sprache, Nr. 164, Sp. 414.
27. DAI I, S. 246.
28. Bragadin, Navi, S. 404f.
29. Ashburner, The Rhodian Sea-Law, S. clv f.

600-650[30]) trug auf einer nicht mehr erhaltenen farbigen Platte aus Bananenbaumholz einen Namen, dessen wahrscheinlichste Rekonstruktion Pegasos, das legendäre fliegende Pferd der griechischen Mythologie, ist[31]. Die Graffiti an der Grammata genannten Küste von Syros enthalten oft den Schiffsnamen «Maria»[32]. Bei der sog. Akoluthos, dem zweiten von den beiden kaiserlichen Luxusschiffen, die dem Kaiser Leon VI. (886-912) für die längeren Ausflüge nach Nikomedeia, Pylai und Prusa dienten, ist nicht deutlich, ob es sich um einen Schiffsnamen oder um eine Schiffsbezeichnung handelte[33]. Im Gegensatz dazu ist der Name ἐξκουσσᾶτον (= ἐξκουρσᾶτον?), mit dem das Admiralschiff der byzantinischen Flotte um 1096/1097 bei den Seeleuten bekannt war[34], sicher auf die besondere Art des Schiffes bezogen.

1.2. *Merkmale und Größe der Handelsschiffe - Schiffsbaumethoden*

Der Hauptunterschied zwischen Kriegs- und Handelsschiffen bestand darin, daß die Handelsschiffe mehr Raum zum Transport von Waren besaßen und daher als bauchige und breite Fahrzeuge («στρογγύλα») gebaut sein mußten. Bei den Kriegsschiffen stand das Zahlenverhältnis zwischen Länge und Breite bei 7:1, während bei den Handelsschiffen die lange Achse das Dreifache oder das Zweifache der Breite

30. Throckmorton, Roman Wreck, S. 262.

31. Daß das Schiff wirklich Pegasos hieß, ergibt sich aus der Bemerkung von Throckmorton, ebda., S. 262, er sei uberzeugt, daß auf dem Holzschild außer dem Namen die Abbildung eines Pferdekopfes gestanden hätte.

32. Kukules, Ἐκ τοῦ ναυτικοῦ 6ίου, S. 10; vgl. Makris, Studien, S. 154.

33. DAI I, c. 51, 34-40, S. 246ff.

34. An. Komn., X 8, 3, Bd. II, S. 216; vgl. Ahrweiler, Mer, S. 417f.

maß. Das ältere Schiffswrack von Yassi-Ada, das aus dem 4. Jh. stammt, dürfte 62 Fuß lang und 35 Fuß breit (etwas weniger als 3:1) gewesen sein. Das jüngere Schiffswrack von Yassi-Ada war ebenfalls 62 Fuß lang, aber nur 17 Fuß breit (3,6:1). Der Rumpf des vor einiger Zeit ausgegrabenen Wracks von Serçe Liman war auf dem Deck 15 m, in der Höhe der Wasserlinie ca. 14,5 m lang und die Querbalken maßen 5,13 m, woraus sich ein Verhältnis etwas größer als 3:1 zwischen Länge und Breite ergibt[35].

Die Einschätzung der Tragfähigkeit byzantinischer Schiffe stößt auf das Problem der Umrechnung der antiken Maßeinheiten. Trotzdem ist die Forschung heute anhand juristischer und hagiographischer Texte geneigt, einen drastischen Rückgang der Schiffsgröße im Spatrömischen Reich anzunehmen. Im Osten hatte sich die Situation im Lauf des 5. Jh.s relativ gebessert. Die 500 requirierten Frachtschiffe der Armada Belisars, mit welcher er die Rückeroberung Nordafrikas durchführte, hätten im Durchschnitt eine zwischen 120 und 200 t liegende Aufnahmefähigkeit gehabt[36]. Die sehr großen Einheiten werden in den Quellen klar als etwas «Außergewöhnliches» erwähnt. Johannes Moschos berichtet von einem Schiff mit einem Rauminhalt von 35.000 Scheffeln (= ca. 230 t[37]). Drei Wochen lang sollen sich 300 Arbeiter umsonst darum bemüht haben, das riesige Schiff vom Stapel laufen zu lassen oder auch nur von der Stelle zu bewegen[38]. Das Fassungsvermögen von zwei weiteren Großfrachtern soll 50.000 (= ca. 300 t)[39] und 70.000[40] modii (= ca. 450 t) betragen

35. Steffy, Serçe Liman, S. 30ff.; Doorninck, Medieval Shipwreck, S. 46.

36. Prokop, Vandalenkriege, I (= De bellis III) 11, 13-17, S. 86.

37. Doorninck, Byzantium, S. 138

38. Pratum Spirituale, c. 83, col. 2940; vgl. Pigulewskaja, Byzanz, S. 66.

39. Pratum Spirituale, c. 190, col. 3069; vgl. Pigulewskaja, Byzanz,

haben. Von großem Interesse sind die Informationen über die Kapazität der Schiffe der Kirche von Alexandreia. So hatte eine «Gazelle» einen Rauminhalt von 20.000 Scheffeln[41], während 13 weitere Schiffe die Bezeichnung «μυριοφόροι» trugen[42]. Vermutlich handelt es sich in diesem Fall um ein «epitheton ornans»[43], das soviel wie Großfrachter bedeutet. Liegt jedoch der Angabe eine konkrete Maßeinheit zu Grunde, so muß man wohl Artaben (= 25-40 Liter) annehmen. Demnach dürfte die Ladekapazität der genannten Schiffe sehr hoch gewesen sein[44]. Casson berechnet die Tragfähigkeit auf 400 t, vorausgesetzt, daß es sich um Amphoren oder Medimnen handelte[45].

Ausgegrabene Wracks legen im allgemeinen den Schluß nahe, das im 6. und 7. Jh. in der Regel kleinere und mittelgroße Schiffe gebaut wurden. So muß die Fracht des mit 900 Weinamphoren beladenen Yassi-Ada-Schiffes II. ungefähr 40 t gewogen haben. Etwas größer scheint das Yassi-Ada-Schiff I. gewesen zu sein. Das byzantinisch-fatimidische Handelsschiff, das 1021/1022 im Hafen von Serçe Liman, nördlich von Rhodos, gesunken war, hatte einen kastenartigen Laderaum, dessen Kapazität sich auf 37 metrische t belief [46].

Freilich gab es Schiffe mit größerer Ladefähigkeit. Als

S. 66; Doorninck, Byzantium, S. 138.

40. Miracula Phocae, c. 4, S. 274, 15.

41. Vita Ioannis Eleemosynarii, c. 8, S. 353.

42. Ebda., c. 28, 10-11, S. 380.

43. Claude, Handel, S. 56; vgl. Alexias, X 8, 2, ed. Leib, II, S. 215: μυριοφόρον ναῦν ληστρικὴν μισθωσάμενος τριάρμερον ἑξακισχιλίων χρυσίνων στατήρων, ἐν ᾗ ἐρέται μὲν διακόσιοι, ἐφόλκια δὲ τὰ συνεφεπόμενα ταύτῃ τρία.

44. Vita Ioannis Eleemosynarii, S. 593 (Kommentar); vgl. Claude, Handel, S. 56, Anm. 195.

45. Ebda., S. 56, Anm. 196.

46. Doorninck, Medieval Shipwreck, S. 46.

groß - es war über 80 Fuß lang - muß auch ein während der 2. Hälfte des 6. Jh.s auf dem Seeweg nach Nordafrika bei Marzamemi in Sizilien gesunkenes Schiff gegolten haben. Seine Fracht aus den vorgefertigten Marmorteilen einer Kirche wog etwa 76-77 t[47], sein gesamtes Fassungsvermögen muß aber 200-300 t betragen haben[48]. Über die Ladefähigkeit des größtenteils zerstörten Schiffswracks von Pantano Longarini aus dem 7. Jh. können nur Hypothesen aufgestellt werden. Auf jeden Fall muß es die gleiche[49] oder eine noch größere Ladekapazität als das Schiff von Marzamemi gehabt haben, vorausgesetzt, daß die Einschätzungen seiner Länge mit 100-130 Fuß (= ca. 40 m) richtig sind.

Sicher waren Frachter dieser Ausmaße besser für lange Reisen geeignet. Die Tendenz, wendige Schiffe mittlerer Größe bauen zu lassen, scheint sich jedoch im Lauf der Zeit verstärkt zu haben. In diesem Zusammenhang ist das spätere Schiffswrack von Yassi-Ada repräsentativ für die mediterranen Schiffe des 7. Jh.s. Die Einstellung der regelmäßigen «Getreidefahrten» zur «Ewigen Stadt», die nach der Übertragung der Hauptstadt (330) allmählich verfiel, und die Intensivierung des Seeverkehrs auf der Route Alexandreia - Konstantinopel machte nun die Benützung der römischen Riesenfrachter unnötig. Daneben wurde die Warennachfrage durch die demographische Krise (durch Pest und Kriege verursacht) negativ beeinflußt, so daß Volumen und Wert der Handelswaren dramatisch sanken. Schließlich ließ der Staat die Korporationen der Navicularii bewußt verfallen[50], da er ihre Leistungen nicht mehr für gewinnbringend hielt, und

47. Kapitän, Elementi architettonici, S. 120.

48. Doorninck, Byzantium, S. 136.

49. Claude, Handel, S. 57.

50. Der Zerfall der Korporationen der Navicularii begann spätestens zu Beginn des 7. Jh.s; vgl. hierzu, Brandes, Städte, S. 154.

wandte sich nun wegen der geringeren Transportkosten an die unabhängigen ναύκληροι, indem er ihre Schiffe zu mieten begann, statt jene der Navicularii zu requirieren. Die niedrigen Mietpreise sind wahrscheinlich mit den neuen billigeren Schiffsbaumethoden des 7. Jh.s in Verbindung zu bringen[51].

Vom Ende des 6. Jh.s an, als die Piraterie im Mittelmeer wieder eine Bedrohung zu werden begann, kristallisierte sich allmählich die seemännische Gewohnheit heraus, in Küstensicht zu fahren und längere Routen in mehreren Etappen zurückzulegen. Parallel dazu wurden schnellfahrende und manövrierfähige Schiffsarten entwickelt, die imstande waren, bei feindlichen Angriffen durch geschicktes Steuern der Gefahr zu entrinnen[52].

Die Schiffsausrüstung dürfte durch die Einführumg des dreieckigen, sog. lateinischen Segels leistungsfähiger geworden sein. Über dessen Ursprung, Entstehungszeit und Verbreitung läßt sich streiten. Jedenfalls scheint die neue und schwer handzuhabende Takelage seit der ausgehenden Antike allmählich Verbreitung gefunden zu haben, obwohl sie erst durch eine um 880 datierte Miniatur belegt ist[53]. Wahrscheinlich war dieser neue Segeltyp arabischen Ursprungs, wie die Daus genannte Schiffsart vermuten läßt.

Gewiß konnten die neuen Schnellsegler bei Hochseefahrten Rekordzeiten erreichen, jedoch wurde dies durch die häufigen und längeren Aufenthalte mehr als ausgeglichen, so

51. Doorninck, Byzantium, S. 139.

52. Lopez, Trade, S. 71, meint, die neuen Eindeckschiffe seien vielleicht eine direkte Antwort auf die Erscheinung der sklavenischen Einbäume und der arabischen Daus gewesen, was durch den Rückgang des Handelsvolumens bedingt gewesen sein muß.

53. Es handelt sich um Miniaturen aus der Handschrift mit den Homilien des Gregorios Nazianzenos; vgl. Galavaris, Illustration, S. 151 und Abb. 237.

daß sich im allgemeinen eine Verringerung der Tagesleistung der Schiffe in der Epoche vom 4. bis zum 12. Jh. feststellen läßt. Ihre Geschwindigkeit lag im Durchschnitt ungefähr zwischen 1,5 und 3 kn. Dieser Schluß läßt sich durch die Errechnungen von L. Casson und A. L. Udovitch bestätigen. Der erste errechnete 3-4 kn für Schiffe, die mit günstigem Wind längs der Küste fuhren, der zweite Forscher 1-2 kn für die Handelsschiffe, die im 11. und 12. Jh. zwischen Alexandreia und der nordafrikanischen Küste verkehrten[54].

Die berühmtesten «Vertreter» der neuen Schiffsgeneration sind die «Gazellen» der alexandrinischen Kirche; sie erhielten diese merkwürdige Bezeichnung wegen ihrer Fahrschnelligkeit. Unter günstigen Wetterverhältnissen konnten die genannten Schiffe Rekordzeiten erreichen. Ein mit 20.000 Scheffeln (= 340 Kubikmeter) Getreide beladener δόρκων soll bei günstig-stürmischem Wind in zwanzig Tagen und Nächten unaufhörlicher Fahrt nach England (Entfernung: 5000 - 6000 km, Tagesleistung 250 - 300 km!) gelangt sein[55]. Obwohl diese Angabe kaum glaubhaft ist[56], zeigt sie zumindest, was die Zeitgenossen von der Geschwindigkeit solcher Fahrzeuge hielten.

Ob diese Schiffsart die Vorläuferin der spätmittelalterlichen Galeere, «der Königin des Mittelmeeres», gewesen ist[57], scheint zweifelhaft zu sein, zumal die Galeere dem Namen nach der zuerst im 9. Jh. durch die Institutionen Leons des Weisen bezeugten eindeckigen, mit Rudern versehenen Schiffsart γαλ(λ)οία bzw. γαλέα (zunächst eine Art Hai) nähersteht[58].

54. Vgl. hierzu, Claude, Handel, S. 66.

55. Vita Ioannis Eleemosynarii, c. 8, S. 353f.; vgl. ebda., S. 550, wo δόρκων mit anderen Schiffsnamen aus der Tierwelt, wie κάνθαρος, κύκνος, κάραβος, κριὸς und τράγος verglichen wird.

56. Claude, Handel, S. 65.

57. Lopez, Trade, S. 71.

58. Kahane, Sprache, Nr. 158, Sp. 412; Bragadin, Navi, S. 398ff.,

Die Segelschiffe des 11. und 12. Jh.s waren klein bis mittelgroß gebaut: so hatten die Schiffe der Klöster von Patmos, Lavra, Chilandarion, Kosmosoteira und Hagia Sophia eine Tonnage von 500 - 2200 modii, d.h. 8,5 bis 39 Kubikmeter (der Durchschnitt lag bei 1000 modii, d.h. 17 Kubikmeter)[59]. Wie diese Schiffe ausgesehen haben, ergibt sich aus drei Urkunden des «Büros des Meeres», nämlich der zuständigen für die Einschätzung des Rauminhalts der Schiffe Behörde, in denen die genauen Dimensionen dreier Schiffe des Johannesklosters auf Patmos angegeben werden:

1. Länge: 7,02 m. Breite: 3,28 m. Tiefgang 1,17 m. Rauminhalt: 1572 modii (a. 1195)[60].

2. Länge: 4,92 m. Breite: 2,81 m. Tiefgang: 0,82 m. Rauminhalt: 595 modii (a. 1199)[61].

3. Länge vom Mast bis zur Schotte (φρακτή) des Hinterstevens: 8,43 m. Breite in der Schiffsmitte: 4,22 m. Tiefgang 1,30 m. Fassungsvermögen: 2034 modii (a. 1203)[62].

Die Klosterschiffe waren also kleine «Rundschiffe» mit hoher Stabilität, da ihre Länge ungefähr das Doppelte ihrer Breite und die Breite das Dreifache ihres Tiefgangs betrug. Nach der Darstellung eines Schiffes auf einem glasierten Tonteller des 13. Jh.s zu urteilen, hatten die Segelschiffe des

hebt die hydrodynamische Form der Galeere hervor, unterscheidet zwei Galea-Arten, nämlich die Galea der Kriegs- und die Galea der Handelsmarine, und datiert ihre Aufnahme, Verbreitung und Vervollkommnung durch die neue phantasievolle und tollkühne Schicht der Kauffahrer der italienischen Republiken, die zugleich durch Waffen die Freiheit der Seewege erkämpfen, in die Zeit um 1000; Abbildung bei Ducellier, Byzance, S. 218.

59. Antoniadis-Bibicou, Études, S. 132f.

60. Nystazopulu-Pelekidu, Ἔγγραφα Πάτμου, II, S. 93, Nr. 56, 17-19, S. 95f.

61. Ebda., S. 122f., Nr. 59, 15-16, S. 127.

62. Ebda., S. 131, Nr. 60, 15-22, S. 134.

zeitgenössischen und wohl auch der vorangegangenen Jahrhunderte zwei Masten, je mit einem dreieckigen lateinischen Segel versehen[63]. Selten gab es größere Schiffe. Unter dem Jahre 984 wird ein Schiff des Lavraklosters erwähnt, dessen Fassungsvermögen 6.000 modii betrug[64]. Das dürfte ungefähr 11,7 m lang, 5,6 m breit und 1,56 m tief gewesen sein. Im 11. Jh. besaß dasselbe Kloster sieben Schiffe; jedes von ihnen hatte im Durchschnitt eine Tonnage von 2.300 modii (Gesamttonnage: 16.000 modii). Gegen Ende des Jahrhunderts sinkt die Zahl der Schiffe des Klosters auf vier, ihre Gesamttonnage beträgt 6.000 modii[65].

In bezug auf die Bauweise ist die Epoche vom 7. bis zum 11. Jh. eine Übergangsepoche gewesen, in der man allmählich von der älteren «first-shell»-Konstruktion zur neuen Skelett-Bauweise überging[66]. Die Wracks von Yassi-Ada II. und Pantano Longarini, die beide um 600-650 in der «gemischten Bauweise» gebaut wurden, lieferten die ersten Vorzeichen dafür, daß reine «first-shell»-Konstruktionen bald aus dem Mittelmeer verschwinden würden. Bei der gemischten Bautechnik wurde der überwiegende Teil des Schiffsrumpfes in der normalen griechisch-römischen Manier gebaut: Man setzte zuerst aus miteinander verkeilten Planken die Außenhaut des Rumpfes zusammen, befestigte sie am Kiel und baute danach Spanten ein; der obere Teil des Rumpfes aber wurde gewiß mit «modernen» Konstruktionsmethoden gebaut: Man

63. Kashdan, Byzanz, S. 13 (Darstellung), 14; Kazhdan/Wharton Epstein, Change, S. 49.

64. Lavra I, S. 285; Dölger, Schatz., S. 293, Nr. 108, 22-23.

65. Lavra I, S. 135, Nr. 50, 14-18, S. 285, Nr. 55, 1-2, 16-17.

66. Bei der «first-shell»-Bauweise erstellt man zunächst Kiel und Bordwände, um erst danach die Spanten einzufügen. Bei der Skelett-Bautechnik liegt die Priorität beim Skelett des Schiffes, dem anschließend die Bordwände hinzugefügt werden. Über beide Bautechniken, vgl. Braudel, Welt des Mittelmeeres, S. 51.

stellte zunächst das Spantenskelett her und dieses überzog man mit Rumpfplanken[67]. Folgende Merkmale der neuen Technik sind am Beispiel des genannten Schiffswracks zu konstatieren: Gebrauch von eisernen Nägeln, Verstärkung des Schiffsskeletts, Anwendung der Skelettbauweise oberhalb der Wasserlinie. Der Siegeszug der «neuen»[68] Bauweise dürfte schon während des 11. Jh.s im Mittelmeer abgeschlossen sein. Das Schiffswrack von Serçe Liman z. B. ist bereits nach der neuen Technik gebaut[69]. Als ihr frühestes Produkt betrachtet man jedoch das im östlichen Mittelmeer aufgefundene, zeitlich aber frühere Schiffswrack von Fos[70]. Daß die neue, viel einfachere und schnellere Konstruktionstechnik keine spezialisierten Arbeitskräfte benötigte und daß sie wertvolles Holz sparte, werden als Hauptgründe für ihre Adoption angeführt.

2. Die Schiffsmannschaften

Als die wichtigste Person innerhalb der Schiffsbesatzung erscheint der Naukleros, der in der Regel sowohl Kapitän als auch Schiffseigentümer war. Seit dem beginnenden 7. Jh. werden Naukleroi erwähnt, die alle offenbar keine Korporationsangehörige waren und auf eigene Rechnung fuhren.

67. Jezegu, Construction, S. 166-168.

68. Wie Jezegou, ebda., S. 172, betont, handelt es sich um eine Technik, die bei den Römern wohl bekannt gewesen sein muß, obwohl sie, nach den untersuchten Schiffwracks zu urteilen, die «gemischte» Bautechnik anwandten; daher hält sie es für logischer, nicht von der Anwendung einer neuen Methode, sondern von der Wiederverwendung einer zwar bekannten, aber in Vergessenheit geratenen Methode zu sprechen.

69. Steffy, Serçe Liman, S. 27ff.

70. Claude, Handel, S. 70.

In den meisten Fällen betrieben sie auch selbst Handel[71]; aus dem «Rhodischen Seegesetz» geht hervor, daß oft andere Händler auf den Schiffen der Naukleroi fuhren. Die Tätigkeit dieser unabhängigen Kauffahrer, die in der Regel ein einziges Schiff besaßen, hatte eine große Bedeutung, da sie neben anderen Faktoren die Voraussetzungen zur Überwindung der gewaltigen Krise der «dunklen Jahrhunderte» schuf[72].

Reiste der Schiffsreeder bzw. der Kaufmann nicht mit, so hatte er an Bord des Schiffes seinen eigenen Agenten, der in juristischen und sonstigen Quellen πιστικός, ναύκληρος πιστευθεὶς τὸ πλοῖον bzw. προναύκληρος heißt[73]. Über die Pflichten eines Agenten informieren uns konkret hagiographische Quellen vom Anfang des 7. Jh.s[74].

Über Zusammensetzung der Besatzung und Rangfolge der Schiffsoffiziere sind zuverlässige Informationen im «Rhodischen Seegesetz» erhalten[75]. Natürlich hatte der Naukleros an Bord die erste Stelle inne. Auf größeren Schiffen gab es

71. Miracula Artemii, c. 35, S. 56f.: Der Rhodier Georgios befördert um 600 zusammen mit seinen beiden Söhnen auf seinem Schiff Weizenlieferungen aus seinem eigenen Besitz nach Konstantinopel; vgl. Ioannis monachi liber de miraculis, c. 4ff., S. 9ff.: Der Händler Theodoros geht persönlich seinen Handelsgeschäften «in partibus Orientis» nach, indem er sein eigenes «übergroßes» Schiff mit Waren beladen läßt.

72. Lopez, Trade, S. 79-85; Abrahamse, Sources, S. 268ff.

73. Ashburner, The Rhodian Sea-Law, S. CXXXII; Vita Ioannis Eleemosynarii, c. 25, 24-27, S. 377.

74. Doctrina Jacobi, S. 215; vgl. Vita Ioannis Eleemosynarii, c. 25, S. 377; zum «Vertrauensmann» bzw. «Kapitän» des Schiffes, vgl. ebda., S. 589; Mickwitz, Verkehr, S. 78f., übersetzt den Terminus mit «Schiffer».

75. Lex Rhodia, Pars II, c. 1-7, S. 1: (1). ναυκλήρου μισθὸς μέρη δύο (2). κυβερνήτου μισθὸς μέρος ἓν ἥμισυ (3). πρωρέως μισθὸς μέρος ἓν ἥμισυ (4). ναυπηγοῦ μισθὸς μέρος ἓν ἥμισυ (5). καραβίτου μισθὸς μέρος ἓν ἥμισυ 96). ναύτου μισθὸς μέρος ἕν (7). παρασχαρίτου μισθὸς μέρος ἥμισυ.

mehrere Kapitäne. Inschriftlich sind ein «ranghöchster» oder «Ober»- Naukleros namens Gregorios und ein «mittlerer» Naukleros namens Nikolaos bezeugt[76]. Dem Naukleros folgten innerhalb der Besatzungshierarchie der Steuermann (κυβερνήτης/κύβερνος)[77], der in einigen Fällen wie beim Juden Amarantos mit dem ναύκληρος identisch war[78] und auf einer hölzernen Konstruktion (ἰκρία/καθέδρα) am Vorderdeck stand[79], der Bugmann (πρωρεύς/πλωρίτης)[80], der, auf dem Vorderdeck stehend, beobachtete, was vor sich ging; ferner der Schiffszimmermann (ναυπηγός), dem eine genügende Menge an Werkzeugen zur Verfügung stand, um verschiedene Reparaturarbeiten an Bord und ausnahmsweise am Kiel[81] vornehmen zu können, der Bootsmann (καραβίτης/καραβιᾶς)[82] und der Koch (παρεσχαρίτης)[83]. Daneben werden der Segelmann (ἀρμενιστής), der sich um die Takelage zu sorgen hatte, und der Wachmann (βιγλεοφόρος[84]/βιγλάτωρ, von Vigilator,

76. Mentzu, Συμβολαί, Nr. 529, S. 158; Schreiner, Zivilschiffahrt, S. 18; Bass, Yassi Ada I, S. 314; Brandes, Städte, S. 155.

77. Miracula Artemii, c. 15, S. 14; Vita Ioannis Eleemosynarii, c. 8, S. 353f.

78. Synesii Epp., Nr. 5, S. [11] - [26].

79. Ebda., Nr. 5, S. [14], 6; [16], 20; vgl. Bass, Yassi Ada I, S. 314.

80. Vgl. Kukules, ΒΒΠ, 4, S. 366, Anm. 5.

81. Miracula Artemii, 27, S. 39f., erwähnen einen gewissen Schiffszimmermann Theoteknos, der während einer Fahrt des Schiffes nach Frankreich untertaucht, um einen Schaden am Kiel zu reparieren.

82. Pratum Spirituale, c. 76, col. 2929:... Τότε, φησίν, φωνῶ τὸν καραβιάν.

83. Seine Aufgaben haben den Forschern manche Probleme bereitet. Das Wort muß wohl vom Wort ἐσχάρα abgeleitet worden sein, das m.E. eher mit Bratrost/Bratgitter als mit Stapel/Unterlage zu übersetzen ist, so daß trotz der geäußerten Skepsis eher an die Deutung «Koch» als an «Borddiener» zu denken ist; vgl. hierzu, Ashburner, The Rhodian Sea Law, S. 57f.

84. Ein Segelmann ist wahrscheinlich der junge Ägypter Ammo-

«Nachtwärter», abgeleitet) genannt, der auf dem Oberteil des Mastes (καρχήσιον) hoch oben saß und von dort in die Ferne sah, um rechtzeitig entgegenfahrende Schiffe oder aufkommende Winde zu erkennen[85]. Die Lotsen, die notfalls die Schiffspumpe bedienten[86] bzw. mit einem Eimer das Leckwasser entfernten[87], wurden allgemein als Matrosen (ναῦται) bezeichnet.

Über die Anteilhabe der Schiffsbesatzung am Gewinn des Seeunternehmers werden wir durch dieselbe Quelle unterrichtet. Der Schiffsreeder erhielt zwei Anteile, der Kapitän, der Bugmann, der Schiffszimmermann und der Bootsmann eineinhalb Anteile, der Matrose einen Teil, der Koch einen halben Teil. Für die Zimmerleute haben wir zwei weitere absolute Zahlenangaben. Im Jahre 709 verdiente ein zu Lande arbeitender Zimmermann zwei Goldmünzen monatlich[88], während der oben genannte Zimmermann Theoteknos für Reparaturarbeiten am Kiel des Schiffes, auf dem er fuhr, als Lebensunterhalt (σιταρχία) drei Goldmünzen erhielt[89].

Kaum bekannt sind die Personen, die auf dem Lande für die Handelsschiffahrt tätig waren. In den Inschiften aus Korykos erscheinen insgesamt vier Namen von Hafenarbeitern

nios, der bei seinem Versuch, das abgerissene Flaggenquerholz (σταυρίον τοῦ καταρτίου) am Oberteil des Mastes festzumachen, vom Masttopp herunterstürzt und durch den mitfahrenden Heiligen gerettet worden sein soll (Vita Nicolai Sionitae, c. 31, S. 26); es kann sein, daß es bei größeren Schiffen eine kastenartige, am Masttopp befestigte Konstruktion für den βιγλάτωρ gegeben hat, wie man aus arabischen Schiffsabbildungen folgern kann; darüber Christides, Remarks, S. 77f. und Abb. 4, 7.

85. Lex Rhodia,, III, c. 36, S. 31-32; vgl. Kukules, ΒΒΠ, 4, S. 366.

86. Lex Rhodia, Pars III, c. 38, S. 32.

87. Theod. Daphnopatae Epp., Nr. 36, 87-93, S. 205.

88. Ostrogorsky, Löhne und Preise, S. 295.

89. Miracula Artemii, c. 27, S. 39.

(λιμενῖται)[90]. Im frühen Byzanz sind sie in collegia/συνέδρια organisiert, wie eine Inschrift aus Kyzikos bezeugt[91]. Darin werden die Hafenarbeiter als «Sack-» bzw. «Lastträger» (σακκοφόροι) bezeichnet, da sie u.a. Säcke mit Waren zu tragen hatten, um vor Anker liegende Schiffe zu be- und zu entladen. Die Mirakelsammlung des hl. Artemios vermittelt ein sehr lebendiges Bild von den Bedingungen, unter welchen diese schwere Arbeit verrichtet wurde. Dort wird vom 20jährigen Menas aus Alexandreia erzählt, der während der Regierungszeit des Maurikios (582-602) im Dienste eines Weinhändlers eine Barke mit Weingefäßen (μαγαρικὰ ἔγγομα) belud, indem er, die Last auf den Schultern tragend, die Untiefen durchwatete. Dabei soll er, als der Vorderteil der Barke zerbrach und ein Gefäß gegen seinen Bauch fiel, schwer verletzt worden sein[92]. Die Inschriften von Korykos nennen einen Segelnäher (ἀρμενορράφος)[93]. Ein Segelnäher vom Beruf war allem Anschein nach der Jude Jakob, der Anfang des 7. Jh.s auf Rhodos lebte und als Parteigänger der Grünen den aus dem Osten dorthin fliehenden Blauen viel Böses antat. Anscheinend wurde die Partei der Grünen durch die ganze Zunft der Segelnäher unterstützt[94]. An den wichtigen Häfen des Reichs war ebenfalls der Kalfaterer (καλαφάτης)[95] tätig, dessen Arbeit, nämlich die καλαφάτησις[96], darin bestand, die

90. Mentzu, Συμβολαί, S. 165f.: Leon (Nr. 306), Thomas (Nr. 552), Jakob (Nr. 553), Pamphilipos (Nr. 554); vgl. Schreiner, Zivilschiffahrt, S. 19.

91. Mentzu, Συμβολαί, S. 166, Nr. 555.

92. Miracula Artemii, c. 32, S. 45f.

93. Schreiner, Zivilschiffahrt, S. 19f.

94. Doctrina Jacobi, S. 215, 13-16.

95. Das Wort stammt wahrscheinlich vom lat. calefa(c)tor, «Heizer»; vgl. hierzu, Kahane, Sprache, Sp. 410f.; fälschlich leitet Antoniadis-Bibicou, Études, S. 169, Anm. 1, das Wort vom arab. qalafa ab.

96. De cer. I, S. 658, 675.

Fugen sorgsam mit Pech zu verstreichen und die Wasserdichte des Schiffes vor Fahrtantritt zu überprüfen[97]. Die Angehörigen dieses Berufs zeigt auch eine Miniatur aus dem 10. Jh.[98]. Ein bekannter Kalfaterer ist der Vater des Kaisers Michael V. Kalaphates (1041-1042) gewesen[99]. Der Monatslohn eines Kalfaterers betrug eineinhalb Goldmünzen[100]. Von besonderer Wichtigkeit für ein- und ausfahrende Schiffe war der Lotse, der nach Psellos gegen Geld Schiffe in den Hafen geleite und wieder herausführe[101]. Der terminus technicus für ihn wird aber in unserer Quelle nicht genannt. Nach dem berühmten Seereisebericht des Synesios von Kyrene eilte ein gebürtiger und daher ortskundiger Schiffsführer, der ein zweirudriges Boot steuerte, gegen Ende der abenteuerlichen Reise dem Schiff des Amarantos entgegen. Nachdem er das Schiff des Amarantos bestiegen hatte, machte er sein Boot am Schiffshintersteven fest und setzte sich anstelle des Amarantos ans Ruder, um bald den kleinen, aber anmutigen Hafen von Azarion (Wadi-el-Halig) in Marmarika anzulaufen. Im Verlauf desselben Tages hätte er noch vier Frachter in den Hafen gefahren bzw. geleitet. Am nächsten Tag sollen noch andere Schiffe eingelaufen sein, so daß sich in der kleinen Werft eine richtige Flotte gesammelt hatte[102].

97. Psellos, Chron., S. 69, 14-17.

98. Weitzmann, Illumination, S. 147, Abb. 125, 127; Christides, Naval Warfare, S. 148, Abb. 2. Die beiden Kalfaterer, der eine sitzend, der zweite auf dem Boden hingestreckt, kratzen mit Hilfe eines krummen Werkzeugs das Pech von der Außenwand des Schiffes, um sie dann offenbar neu zu bestreichen.

99. Psellos, Chron., c. 28, S. 69.

100. Nach Pap. Lond. IV, 1410; vgl. Schreiner, Zivilschiffahrt, S. 20; vgl. Ostrogorsky, Löhne und Preise, S. 295f.

101. Psellos, Chron., S. 69, 9-10: ...ἢ ἐπὶ μισθῷ ἄγειν τοὺς ἀναγομένους ἢ καταπλέοντας.

102. Synesii Epp., Nr. 5, S. [21], 11- [22], 9; vgl. Vogt, Synesios, S. 40f.

3. Reiserouten und Häfen

3. 1. *Schwarzes Meer*

Wenn sich das Mittelmeer - zumindest bis zur arabischen Eroberung des Nahen Ostens - als ein Element des territorialen Zusammenhalts des Reichs erwies, so kam dem Schwarzmeerbecken eine ungeheure Bedeutung für die Sicherung der vitalen Interessen des Reichs im Norden und Osten zu. An seinem Gestade endeten die Handelsstraßen, auf welchen das Getreide und die übrigen Lebensmittel des Nordens, die Seide und die Gewürze des Fernen Orients nach Konstantinopel befördert wurden. Neben den wirtschaftlichen veranlaßten auch strategische Überlegungen die kaiserliche Regierung zu einer Politik, die die ausschließliche Seeherrschaft als Ziel hatte. Es ist bezeichnend für den Erfolg dieser Politik, daß die Nachbarn des Reiches im Norden und Osten, mit Ausnahme kurzer fehlgeschlagener russicher Seezüge gegen Konstantinopel, nie die byzantinische Übermacht in diesem Gebiet in Frage stellen konnten. Die Perser hatten kurz vor 549 daran gedacht, eine Flotte zu bauen, wozu sie Schiffsbauholz nach Petra in Lazien transportieren ließen, doch ging es durch einen Blitzschlag -wenn nicht durch einen lazischen Anschlag- in Flammen auf[103]. Die Bulgaren ihrerseits scheinen in der mittelbyzantinischen Epoche nie über Schiffe verfügt zu haben, zumal der Küstenstrich mit den wichtigen Häfen von Debeltos, Anchialos, Odessos und Mesembria bis ins 9. Jh. byzantinisch geblieben ist. In diesem Zusammenhang wies Ahrweiler auf die Tatsache hin, daß die Privilegien, welche Venezianer, Pisaner und andere Italiener ab dem 10. Jh. zugestanden bekamen, nur für die

103. Prokop, Perserkriege II 29, 1-3, S. 414; vgl. Rubin, Zeitalter, S. 346.

Ägäis Geltung hatten[104].

Innerhalb dieses Beckens gab es zwei bevorzugte Küstenrouten: die erste berührte die im 6. Jh. blühenden Seestädte der thrakischen Küste[105], die zweite führte über Sinope bis nach Trapezunt. Ferner gab es drei Hochseewege, auf denen Cherson direkt von Konstantinopel, Sinope und der Donaumündung aus erreicht werden konnte.

Der Weg entlang der Westküste war die zumeist frequentierte Route; er führte über Debeltos, Sozopol, Anchialos, Mesembria, Odessos und Tomis/Konstantia bis zur Donaumündung[106] und von dort an den Mündungen der Flüsse Dnjestr und Dnjepr vorbei bis zur Kriminsel. 538 begab sich Martinos, der Bischof von Odessos, in die Hauptstadt, um dort vom Kaiser die Erlaubnis zum Verkauf kirchlicher Güter zu erwirken[107]. Da auf den Landstraßen in der Spätantike infolge andauernder Völkerverschiebungen und barbarischer Einfälle höchste Unsicherheit herrschte, muß der Bischof wohl den Seeweg entlang der Küste gewählt haben. Einwohner der Kykladen, von Zypern und Karien waren für kurze Zeit (18. Mai - August 537) genötigt, die Gefahren und Unbilden der langen Fahrt nach Odessos, wo damals der Quästor residierte, auf sich zu nehmen[108].

Die Küstenstraße schlug 581 eine zu verschiedenen Völkern abgehende Gesandtschaft ein, um diese gegen die Avaren aufzuhetzen. Die Fahrt «per mare Ponti formidolosum» hatte schon begonnen, als der Untergang eines Schiffes den Anführer der Gesandtschaft, Narses, zwang, unverrichteterdinge die Rückfahrt anzutreten, nachdem er entlang

104. Ahrweiler, Escale, S. 167.
105. Velkov, Odessos, S. 656.
106. Tomaschek, Hämus-Halbinsel, S. 303-309.
107. Velkov, Odessos, S. 657.
108. Ebda., S. 658.

der 485 Meilen langen Küste gesegelt und in die Nähe der Donau gelangt war»[109]. Aus Bitterkeit wurde er sogar krank und starb nach einiger Zeit[110].

Offensichtlich fuhr das Schiff, auf dem der Papst Martin reiste, die bulgarische Küste entlang. Nach dem Fahrtantritt in Konstantinopel (am 9. oder am 17./18. März 654) erreichte das Schiff am 10. April die den Seefahrern der Spätantike als «Hieron Stoma», später als Hagios Georgios bekannte Donaumündung. Dies geht aus einer Stelle des am 15. 6. 654 abgegangenen Briefes Martins hervor[111]. Der im Text genannte Pharos kann aus zeitlichen Gründen weder der am Bosporos (Timoea turris) noch der am Hafen von Odessos stehende Leuchtturm gewesen sein. Demnach soll die Fahrt bis zur Donaumündung über drei Wochen gedauert haben. Die Fahrt bis Cherson nahm ca. 30 weitere Tage in Anspruch (10. April - 15. Mai 654)[112]. Ihre Dauer läßt sich durch die besonders ungünstigen klimatischen Bedingungen (Gegenwinde oder eisbedeckte und daher unpassierbare Gewässer) erklären, die im Herbst und Frühjahr im Nordteil des Schwarzen Meeres vorherrschen[113].

Wie gefährlich dieser Küstenweg auch im Frühling und

109. GGM I (= Mensura totius habitatae terrae), S. 424: Ἀπὸ τοῦ Βυζαντίου εἰς τὸ Σωσθένιον... μίλια δέκα καὶ ἥμισυ· ἀπὸ δὲ τοῦ Σωσθενίου εἰς τὸ Ἱερόν... μίλια πέντε καὶ ἥμισυ· ἀπὸ δέ... τοῦ στόματος τοῦ Πόντου ἕως τοῦ Ἱεροῦ στόματος τοῦ Ἴστρου ποταμοῦ... μίλια τετρακόσια ὀγδοήκοντα πέντε ἥμισυ.

110. Io. Ephesini, HE, VI, c. 31, S. 255f.; vgl. Dölger, Regesten I, Nr. 63, S. 8.

111. Devreesse, Hypomnesticum, S. 55: Indicamus germanae caritati vestrae, domine frater, quia postquam egressi sumus ex eo quod Hieron dicitur, a Constantinopoli navigantes, sancta quinta feria Coenae Domini pertransivimus Pharum.

112. Ebda., S. 56.

113. Theoph., AM 6255, S. 434f.

Sommer war, zeigt die Geschichte der byzantinischen Seezüge gegen Bulgarien im 7. und 8. Jh., die gewöhnlich die Donaumündungen als Ziel hatten. Die Expedition Konstantins IV. im Jahr 680[114] und die Operation Konstantins V. im Mai 773, die bei Odessos/Varna unterbrochen wurde[115], seien an dieser Stelle als Beispiele genannt. Zweimal endeten diese Züge mit einer Schiffbruchskatastrophe. Fast alle 2500 Chelandien, die Konstantin V. Ende Juni 765 zur Mündung des Acheloos bzw. nach Anchialos geschickt hatte, wurden an der Küste vom heftigen Nordwind zerstört[116]. Das gleiche Schicksal ereilte die byzantinische Flotte im Jahre 774 an der Küste vor Mesembria[117].

Aus dem Bericht des Theophanes über die Flucht Justinians II. ist der Nordteil dieser Küstenroute bekannt: er begann im Donaudelta, wo er mit dem von Belgrad ausgehenden Flußweg zusammentraf[118], um über die Mündungen von Dnjestr und Dnjepr, über Adara und die Bucht von Nekropyla in Cherson zu enden[119]. Der verbannte Kaiser flüchtete in Begleitung seiner Dienerschaft von Phanagoreia nach Tomis, nachdem er über den Plan seiner Ermordung unterrichtet worden war[120]. Dort bestieg der Kaiser ein Fischerboot, umfuhr die Südküste der Krim und langte in Symbolon/Cembalo (Balaklava), dem Hafen von Cherson, an[121]. Nachdem Justinian II. in Cherson sechs weitere Mit-

114. Ebda., AM 6171, S. 358f.

115. Ebda., AM 6265, S. 446f.; dt. Übers. v. Breyer, S. 97.

116. Theoph., AM 6257, S. 437; dt. Übers. v. Breyer, S. 85.

117. Theoph, AM 6266, S. 447f.; dt. Übers. v. Breyer, S. 99.

118. Vgl. Tomaschek, Hämus-Halbinsel, S. 298-303.

119. DAI I, c. 42, S. 184ff.

120. Theoph., AM 6196, S. 373f.; vgl. Tăpkova-Zaimova, Voyage de Justinien II, S. 470ff.; Grégoire, Tmutarakan, S. 288ff.

121. Vgl. GGM I (= Anonymi Periplus Ponti Euxini), S. 416: Ἀπὸ δὲ Συμβόλου λιμένος εἰς Χερσόνησον πόλιν... στάδιοι ρπ', μίλια κδ'.

kämpfer (Barisbakurios und seinen Bruder, Salibas und Stephanos, Moropaulos und Theophilos) hatte erwerben und einschiffen lassen, wurde die Fahrt zunächst am Pharos der Stadt vorbei und anschließend entlang der Küste fortgesetzt. Nach dem Paraplus von Nekrope(y)la (= Bucht von Karkinis)[122] folgte das Boot der Küstenlinie und fuhr an den Mündungen von Dnjepr und Dnjestr vorbei, bis die kleine Gruppe irgendwo zwischen Dnjestr und Donau infolge eines plötzlich ausgebrochenen Sturmes in schwere Gefahr geriet. Nach der glücklichen Rettung erreichte das Schiff im Herbst 704 die Donaumündung. So hatten der Kaiser und seine treuergebenen Gefährten mit einem bescheidenen Schiff eine Strecke zurückgelegt, die ca. 700 Meilen lang war[123]. Die weiteren Schicksale des Kaisers sind sehr gut bekannt. Mit einer gemischten Truppe aus Bulgaren und Slaven machte er sich, von Rachedurst erfüllt, auf den Weg nach Konstantinopel. In Mesembria kam ihm als Hirte der spätere Kaiser Leon III. mit einem wahrlich fürstlichen Geschenk entgegen, das aus 500 Schafen bestand. Die Truppen mit Justinian an der Spitze marschierten nach Mesembria auf einem wenig bekannten Weg nach Konstantinopel weiter, da sie dorthin unauffällig gelangten[124]. Dem verstümmelten Kaiser gelang das Unglaubliche: durch einen Aquädukt in die Stadt einzuschleichen und des Reichs wieder Herr zu werden[125]. Die Nachwelt wurde von seinen romantischen Abenteuern tief beeindruckt; als Legende im Munde des gemeinen Volkes kursierte die Geschichte nicht nur in Byzanz, sondern auch in den Nachbarländern, wie eine entstellte, kaum erkennbare Version der Geschichte zeigt, die in arabische Erzählungen aufgenom-

122. Ebda., S. 416; vgl. Altheim, Araber 4, S. 569.
123. GGM I (= Anonymi Periplus Ponti Euxini), S. 418f.
124. Beševliev, Antike Heerstraßen, S. 489f.
125. Vgl. Ostrogorsky, Geschichte, S. 119.

men worden war[126].

Konstantin VII. teilt mit, daß die Regierung alljährlich Gesandte mit Geschenken zu den Petschenegen geschickt habe[127], und daß diese auf Chelandien zur Stadt Cherson hinübergefahren seien, um dann im Geleit von Wegführern nach dem Petschenegenland aufzubrechen[128]. Um einen Teil des langen Weges nach Cherson einzusparen, fuhren die Kriegsschiffe nicht selten über die Mündungen von Donau, Dnjepr und Dnjestr, um daraufhin irgendwo an der Küste nördlich der Donau, wo sich damals auch das Patzinakenland erstreckte, an Land zu gehen und von dort ohne Schwierigkeiten Kontakt mit dem Petschenegenhof aufzunehmen[129].

Der genaue Seeweg, auf dem die unter Petronas stehende und teils aus Chelandien der kaiserlichen Flotte, teils aus Chelandien des Katepans Paphlagoniens bestehende Flotte in der Zeit des Kaisers Theophilos fuhr, ist schwer zu ermitteln. Möglicherweise erreichte sie auf dem direkten Seeweg Cherson, nachdem sie die Küste entlang bis zur Donaumündung gesegelt war, obwohl die paphlagonischen Seeleute mit dem Seeweg Konstantinopel-Sinope-Cherson vertrauter gewesen sein dürften. In Cherson bestiegen die Baumeister und Soldaten des Petronas Transportschiffe und fuhren den Donfluß stromaufwärts bis nach Sarkel[130]. Die lange Fahrt von der Donau bis dorthin dauerte im 10. Jh. 60 Tagesreisen[131]. Nach dem mißglückten Angriff der Russen gegen Konstantinopel im Jahre 860 dürfte die Präsenz der by-

126. Canard, Aventures, S. 68ff.
127. DAI I, c. 1, S. 48.
128. Ebda., c. 7, S. 54.
129. Ebda., c. 8, S. 54ff.
130. Ebda., c. 42, S. 182ff., 20-35.
131. Ebda., c. 42, S. 184, 55-56.

zantinischen Kriegs- und Handelsflotten im Schwarzen Meer merklich stärker geworden sein.

Im 10. Jh. fiel der Abschnitt von der Dnjepr- bis zur Donaumündung mit dem mittleren Teil des berühmten Handelsweges «von den Warägern nach Byzanz» zusammen, der die Herrschaftsgebiete der Petschenegen und der Bulgaren durchzog[132]. Als wichtigste Häfen südlich der Donaumündung auf dem Weg nach Byzanz sind im 10. und 11. Jh. Anchialos und Mesembria zu betrachten. Beide Häfen konnten nach der Eroberung Bulgariens sogar Debeltos an Bedeutung übetreffen[133].

Obwohl die Zahl der Ankerplätze und natürlichen Häfen entlang dem gebirgigen pontischen Gürtel sehr gering war, wurde diese Küstenroute zur Hauptverbindung zwischen der Hauptstadt und dem Pontosgebiet, weil es keine durchgehende Straße auf dem Festland gab. Sinope besaß den besten Hafen an der Nordküste Kleinasiens; überdies lag es am Ausgangspunkt der Handelsstraße nach Kastamon[134]. Jedoch verdankte die Stadt ihre Prosperität und Bedeutung hauptsächlich der Tatsache, daß «sie als Hinterland nicht Paphlagonien, sondern die Krimstädte hatte. In dieser Hinsicht ist Sinope das Venedig des Schwarzen Meeres gewesen».

Östlich von Sinope lag Amisos, Stapelplatz für das Getreide der benachbarten reichen Ebenen und Ausgangspunkt der Handelsstraße nach Amaseia[135]. Auf die Bedeutung der Stadt als Handelszentrum weisen u.a. mehrere Kommerkiariersiegel hin. Noch östlicher lag der Hafen von Kerasus, der nur lokale Bedeutung hatte. Außer den genannten Städten

132. Ebda., c. 9, S. 60ff.

133. Ahrweiler, Mer, S. 166f.

134. Der Weltenbummler Ibn Battuta benutzte diese Straße in der 1. Hälfte des 14. Jh.s; vgl. Dunn, Ibn Battuta, S. 155f., 138 (Karte).

135. Bryer, Pontos, I, S. 8.

berührte ein Schiff, das entlang der Nordküste Kleinasiens fuhr, das pontische Herakleia, Amastris, Ionopolis[136], Oinaion, Rizus und Sebastopolis (Dioskurias der Alten). Als Hauptstapelplatz für die Produkte des Fernen Orients und als Haupthafen dieses geschlossenen Meeres diente Trapezunt, das beginnend mit dem 9. Jh. «einen rasanten Aufstieg als internationales Handelszentrum» erlebte[137], bis es im 10. und im 11. Jh., insbesondere nach der Annektierung Armeniens und Georgiens, zum wichtigsten Knotenpunkt des internationalen Handelsverkers werden konnte, wie die arabischen Geographen und das sog. «Eparchenbuch» bezeugen[138].

Über die Benützung dieses Küstenweges liegen uns folgende Nachrichten vor: Der Diakon Philagrios fuhr um 620[139] samt einer Studentengruppe von Konstantinopel nach Trapezunt, um dem dort wohnhaften berühmten Mathematik-Professor Tychikos die Ausbildung seiner Schützlinge anzuvertrauen. Die Fahrt bis Sinope machten einige Armenier mit, die dann auf dem Landweg zu ihrer Heimat, Armenia Quarta, aufbrachen, während die Gruppe um Philagrios zur See Trapezunt erreichte. Die Entscheidung für diesen Weg war für die Armenier beinahe obligatorisch, da Armenien von Sinope leichter als von Trapezunt aus erreichbar ist[140].

136. Vgl. hierzu, Brandes, Städte, der zu dem Schluß gelangt, daß «der Warenaustausch auf dem Schwarzen Meer bis ins 8. Jh. intensiver war als an den Mittelmeerküsten».

137. Ebda., S. 130; zur Entwicklung der Stadt im 7. und im 8. Jh., vgl. ebda., S. 129f.

138. Ahrweiler, Mer, S. 166; Brandes, Städte, S. 130f.

139. Vgl. Lemerle, Note, S. 201f. (Datierung)

140. Autobiog. d'Anania, S. 191f.: Nous avons vu beaucoup de personnes qui, de toutes parts, faisaient se voyage pour se rendre chez lui en raison de sa grande science. En ce moment même, nous avons eu comme compagnon de voyage, Philagre, le diacre du patriarche de Constantinople, qui conduisait chez lui de nombreux jeunes hommes pour s' y instruire. Arrivés à Sinop, nous avons rencontre nos

Vor 790 reiste der hl. Georgios von Amastris nach Trapezunt, um den Freispruch verurteilter Händler aus Amastris bei den Stadtbehörden zu erwirken. Die Fahrt fand im Winter statt, verlief jedoch wegen der guten Wetterbedingungen ohne Zwischenfälle[141]. Zumindest zweimal soll der Heilige nach Konstantinopel gereist sein. Die erste Reise muß um 790 über Amastris stattgefunden haben[142]. Bei der zweiten Heimfahrt erlitt das Schiff wegen des starken Landwindes und der bewegten See beinahe Schiffbruch, als es versuchte, in die Sangariosmündung einzulaufen (Anfang des 9. Jh.s)[143].

Ähnliche Probleme hatten die Seeleute am nordöstlichen Ende des Schwarzen Meeres zu bewältigen. Frachter, die zwischen Lazien und den pontischen Küstenstädten fuhren, mußten beim Vorbeifahren an der Mündung des Flusses Akampsis (Goroch) weit hinaus in die See ausscheren, um sich der Gewalt des bewegten Flusses zu entziehen[144].

Bei kombinierten See- und Landreisen belegen die Quellen eine beschränkte Benützung der Festlandstraßen, obwohl man im allgemeinen die schwierige und zeitraubende Reise durch das gebirgige pontische Hinterland vermied. So wählte der oströmische Gesandte Zemarchos auf der Rückreise vom Türkenreich zunächst den Seeweg über Phasis nach Trapezunt. Nach Konstantinopel kam der Gesandte auf einem Postpferd, weil er wahrscheinlich im Hafen von Trapezunt kein Schiff für die Hauptstadt fand (571)[145].

Direktfahrten entlang der Nord-Süd-Achse waren zwar

amis et, le quittant, nous avons continué notre voyage par terre. Si tu te dépêches, tu trouvera Philagre là-bas».

141. Vita Georgii Amastridos, c. 27-28, S. 43ff.; vgl. hierzu, Brandes, Städte, S. 130.

142. Vita Georgii Amastridos, c. 34-35, S. 53f.

143. Ebda., c. 36, S. 56f.

144. Prokop, Gotenkriege, IV (= De bellis VIII) 2, 6-9, S. 718ff.

145. Menander, Fr. 10, 5, S. 126.

seltener, aber nicht ungewöhnlich. Cherson war um die Mitte des 7. Jh.s und im 10. Jh. vom Getreide der pontischen Städte abhängig. Quantitativ wichtig scheinen die Lieferungen aus Amisos gewesen zu sein. Konstantin VII. betont, daß die Chersoniten nicht leben können, wenn die Getreideschiffe aus Amisos nicht eintreffen[146].

Als Übergangshäfen nach Cherson dienten hauptsächlich Sinope beim Kap Karambis[147] und Amastris. Im Jahre 786/787 kreuzte Johannes von Gotthia das Meer nach Amastris, nachdem er aus dem Gefängnis der Chagans (wahrscheinlich in Phuloi) ausgebrochen war[148]. Nach seinem Tod am 26. Juni 791 oder 792 wurden die Reliquien nach Parthenitai (kleine Hafenstadt an der Südküste der Krim) überführt und bestattet (27.- 29. Juni). Die Kreuzfahrt soll nur zwei Tagesfahrten gedauert haben[149].

Justinian unternahm im Herbst 711 einen Zug nach Sinope, der ihm den Thron und das Leben kosten sollte. Der Kaiser hoffte dort, durch Boten oder Seeleute eine Mitteilung über den Ausgang der von ihm angeordneten Expedition gegen Cherson auf dem Seeweg zu erhalten[150]. Die Stelle belegt, daß im beginnenden 8. Jh. eine regelmäßige Verbindung zwischen Sinope und den Küstengebieten um Cherson,

146. DAI I, c. 53, 533-535, S. 286.

147. Bryer, Pontos I, S. 67; GGM I (= Anonymi Periplus Ponti Euxini), S. 406.

148. Vita Ioannis Gotthiae, c. 5, col. 191; Vasiliev, Goths, S. 92f.; Kazhdan/Wharton Epstein, Change, S. 49 (Fahrtdauer zwischen Paphlagonien und der Nordküste: 3-4 Tagesnachtfahrten).

149. Vita Ioannis Gotthiae, c. 5, Sp. 191f.

150. Theoph., AM 6203, S. 380, 3-8; ausführlicher und abweichend von Theophanes ist die Version des Patriarchen Nikephoros (c. 45, 70-84, S. 110ff.), der als Stationen des Heerzuges Justinians II. Damatrys und die Küstenstadt Gingilissos (wahrscheinlich bei Sinope) angibt; über die Motive dieses Zuges, vgl. Head, Justinian II., S. 147.

den sog. «περατικὰ μέρη», bestand.

Kreuzfahrten von Konstantinopel aus nach Cherson wurden nur selten unternommen, da diese wegen des im Schwarzen Meer herrschenden Nordwestwindes ein erhöhtes Risiko bedeuteten. Eine Flotte Justinians II., die die Rückfahrt in den letzten Oktobertagen 711 im Hafen von Cherson angetreten hatte, erlitt «beim Spätaufgang der Pleiaden («des Stierschwanzes» im Text), d.h. wahrscheinlich in den ersten Novembertagen, in denen die Winterstürme einsetzten[151], einen schrecklichen Schiffbruch. Die Strömung trieb angeblich unzählige Leichen an die Küste zwischen Herakleia und Amastris. Daraus ergibt sich, daß die Flotte auf offenem Meer fuhr, als der Sturm losbrach, ohne daß sie zuvor Sinope anlaufen konnte[152].

Interessante Informationen über die Verkehrsmöglichkeiten zwischen Konstantinopel und dem Chazarenreich enthält ein an den König der Chazaren gerichteter Brief (um 950). Von Konstantinopel aus sei das Chazarenreich in 15 Fahrttagen erreichbar; jedoch gehe man auf dem Seeweg wegen der Stürme große Gefahren ein, daher sei das Meer nur innerhalb einer sehr kurzen Zeit zu befahren. Außerdem sei eine Reise ins Chazarenland auf dem Landweg (über Bulgarien) fast unmöglich, weil dort verschiedene Völker wohnen, die sich unaufhörlich bekriegen[153]. Die im Brief erwähnten Schiffe, die mit Fischen, Häuten und allerlei Waren nach Konstantinopel kommen, dürften wohl chersonitischen Schiffseignern gehört haben[154]. Auf die Gefahren, die eine Fahrt von Cherson nach Konstantinopel mit sich brachte, weist auch der Patriarch von Konstantinopel, Nikolaos, hin, indem er in einem Brief den Bischof von Cherson bezichtigt, daß er aus Seefurcht und in Anbetracht der Reiseanstrengungen seiner Vorladung nach Konstantinopel anläßlich der Union des Jahres 920 nicht nachgekommen sei[155].

Die Angaben des hebräischen Briefes sind durch die Daten einer späteren Reise bestätigt worden: Der französische Gesandte G. de Rubrouck kreuzte das «Große Meer» auf der Route Bosporos - Sinope - Cherson - Sugdaia in 14 Tagen (7. - 21. Mai 1253)[156].

Bei Kreuzfahrten im Schwarzen Meer hing die Fahrtgeschwindigkeit vor allem von den Strömungen und den Windverhältnissen ab, da dort keine Inselstationen vorhanden sind. Aus dem Ende des 11. Jh.s und aus dem 12. Jh. stammen einige weitere Angaben über ihre Dauer. Optimale Geschwindigkeiten konnten auf der Nord-Süd-Achse vom Karambis-Kap bzw. Sinope nach Kriu Metopon bzw. Cherson unter geschickter Ausnutzung beider Strömungen erreicht werden, die im West- und Ostteil des Schwarzen

151. In dieser gefährlichen Zeit für die Schiffahrt fand auch die Seereise Gregors von Nazianz nach Athen (bald nach 345) statt; vgl. Gregor von Nazianz, De vita sua, V. 126, S. 60: ταύρου... οὐρὰν οὐκ ἀκίνδυνόν φασιν οἱ ταῦτα δεινοί.; vgl. ebda., S. 157 (ausführlicher Kommentar); die Pleiaden dienten den Schiffern als Zeitverkünder und zur Orientierung.

152. Niceph., c. 45, 27-32, S. 108; Theoph., AM 6203, S. 378, 13-16; vgl. hierzu, Head, Justinian II., S. 144f.

153. Starr, Jews, Nr. 97, S. 154f.

154. Ebda., S. 27: They (sc. Gesandte aus Konstantinopel) answered me: «It is quite true; there is in that place a kingdom Alcusari (d. h. die Chazaren), distant from Constantineh a fifteen days' journey by sea, but many peoples are scattered through the land; the name of the king now reigning is Joseph; ships sometimes come from their country to ours bringing fish, skins, and wares of every kind; the men are our brethren and are honoured by us; there is frequent communication between us by embassies and mutual gifts...»

155. Nicolai patr. Epp., Nr. 106, S. 388: Ἐπεὶ δὲ τῆς θαλάσσης ἡ δειλία καὶ τῆς πορείας ὁ κάματος ἐξενίκησεν καὶ τὸ ζημιωθῆναι τῆς ἐκ τοῦ πρὸς ἡμᾶς παραγενέσθαι ἱερᾶς ἡδονῆς ἐποίησεν...

156. G. de Rubrouck, Voyage, S. 83ff.

Meeres gegen den Uhrzeigersinn verliefen. Eustathios von Thessalonike behauptet im späten 12. Jh., das Schwarze Meer könne in der Breite in nur drei Fahrttagen von einem Handelsschiff befahren werden[157]. Mit dieser Information stimmt die Angabe der Eduardsaga (Ende des 11. Jh.s) überein, Konstantinopel sei sechs Tagesnachtfahrten von der nordöstlichen Küste (Abchasien) entfernt[158].

Auf die wohl zahlreichen Angaben späterer Quellen und Berichte[159] über die Dauer von Fahrten auf den verschiedenen Seewegen im Schwarzen Meer wird hier nicht eingegangen.

3. 2. Propontis und Meerengen

Im Propontismeer und insbesondere in der Kaiserstadt schlug das Herz des gesamten mediterranen See- und Landwegesystems. Propontis selbst war zum Korridor geworden, der das Mittel- mit dem Schwarzmeer verband, in Konstantinopel lag der Schnittpunkt der Diagonalstraßen, die vom Inneren der Balkanhalbinsel und Kleinasiens kamen. Mit Recht bezeichnete man Propontis als das Meer Konstantinopels «par excellence», als eine Art riesigen Vorhafen der Hauptstadt[160].

157. Shephard, New England, S. 20f.; vgl. GGM I (= Periplus Mari Euxini, 18), S. 406: Κατ' ἀντικρὺ δὲ Καράμβεως ἐν τῇ Εὐρώπῃ κεῖται μέγα ἀκρωτήριον... τὸ λεγόμενον Κριοῦ μέτωπον, ἀπέχον ἐκ Καράμβεὼς πλοῦν νυχθήμερον.

158. Shephard, New England, S. 20f.: «The land lies six days' and six nights' sail across the sea in the east and north-east from Micklegarth».

159. Vgl. hierzu, Majeska, Russian Travelers, S. 86, 403 (Tabelle); Antoniadis-Bibicou, Études, S. 27, Anm. 5; Shephard, New England, S. 20.

160. Ahrweiler, Escale, S. 167.

Die Kontrollen über den Verkehr von Personen und strategischen Gütern führten bekanntlich die Zollstätten in Abydos und Hieron durch. Bis zur Zeit Justinians I.[161] unterstand die Station in Abydos einem «Komes/Archon der Meerengen», der mit Hilfe einer aus fünf Dromonen und ihren Mannschaften bestehenden Flottille den Seeverkehr durch die Meerengen überwachte. Er visitierte die Schiffe und hielt sie, wenn nötig, fest, überprüfte die «Pässe» und ließ illegal Reisende ausschiffen[162], durchsuchte die Ladungen auf Waffen, Eisen und andere, unter Ausfuhrverbot stehende Waren hin und erhob von den Schiffsherren eine geringfügige Abgabe, die zwischen 2 und 3 Keratia (= 1 bis 2/12 der Goldmünze) gelegen haben dürfte[163]. Da der Komes kein staatlich besoldeter Beamter war, flossen die Abgabengelder in seine eigenen Taschen und die seiner Mitarbeiter.

Als Vorsteher der von Justinian I. eingerichteten und

161. Prokop, Anekdota, c. 25, S. 208ff.; vgl. Ahrweiler, Fonctionnaires, S. 239ff.

162. Translatio Stephani, S. 44, 65; vgl. Ahrweiler, Fonctionnaires, S. 240, 242, Anm. 15; ein weiteres Beispiel betrifft Theodoros und Euprepios, zwei Schüler des Maximos des Bekenners, die bei Abydos festgenommen wurden (vgl. hierzu, Devreesse, Hypomnesticum, S. 71: ... βουληθέντες ἐπὶ Ῥώμην καταφυγεῖν... σχεθέντες καὶ αὐτοὶ ἐν τῷ αὐτῷ διωγμῷ πλησίον Ἀβύδου).

163. Das sog. Edikt von Anastasios bestimmt die verschiedenen Abgaben, die die Wein-, Öl-, Trockenfrüchte- , Speck- und Getreidetransporteure sowie die kilikischen Weintransporteure auf der Hinfahrt nach Konstantinopel und auf der Rückfahrt von dort an die Abteilungen der Kriegsmarine, die die Meerengen bewachten (klassikoi), zu entrichten hatten. Der auf die Strafen, denen die Schiffer unterlagen, falls sie die Vorschriften zu umgehen versuchten bzw. sie nicht einhielten, bezogene Textteil fehlt, für den Komes belief sich die Geldstrafe bei mangelhafter Ausführung seiner Aufgaben auf 50 Goldpfunden; vgl. hierzu, Dagron, Tarif, S. 451ff.; Mentzu, Συμβολαί, S. 158f.; Karayannopulos, Finanzwesen, S. 175.

wahrscheinlich von Kommerkiariern besetzten ständigen Zollstation bei Abydos fungierte der nun staatlich bezahlte «Komes der Meerenge» weiter. In Hieron wurde eine ähnliche, im 6. Jh. unter einem «Komes der pontischen Meerengen», im 10. unter einem «Parathalassites» stehende Zollstätte eingerichtet. Von diesem Zeitpunkt an wurde auf die Schiffsladungen, nachdem die üblichen Kontrollen vorgenommen worden waren, der Zehnt erhoben. Eine dritte, in Konstantinopel eingerichtete Station wurde unter die Aufsicht des syrischen Kaufmanns Addaios gestellt[164]. Sie wird in Zusammenhang mit einem Piratenzug der Sklavenen durch die Meerengen im Jahre 676-678 erwähnt[165], was gegen die Behauptung spricht, es handle sich bei Addaios um den Chef der Zollstätte in Hieron.

Der Schutz der Hafenanlagen in Abydos wurde durch ein Geschwader der kaiserlichen Flotte gewährleistet. Die Durchfahrt bei Hieron wurde ebenfalls nach 860 (1. russischer Angriff gegen Konstantinopel) durch militärische Maßnahmen gesichert. Dem Propontis-Gebiet maß die Regierung Justinians I. eine besondere militärisch-strategische Bedeutung bei. Durch die Anlage von Kastellen und Festungen in Rhaidestos an der Nordküste, in Aphrodisias, Kallipolis, Sestos, Elaius und Ainos auf Chersones sowie durch die Errichtung einer Quermauer an der engsten Stelle von Chersones sollten die Landbefestigungen um die Hauptstadt möglichst effektiv verstärkt werden[166].

Neben den schon oben erwähnten Küstenstadten existierte an beiden Küsten des Meeres eine Reihe von Häfen, die hauptsächlich als Zwischenstationen für die aus dem Mittelmeer bzw. dorthin segelnden Schiffe dienten. An der

164. Prokop, Anekdota, c. 25, 7-10, S. 210.
165. Miracula Demetrii, [277], S. 220.
166. Prokop, Bauten, IV, 10, S. 228ff.

Nordküste lagen Selymbria und Perinthos/Herakleia, an der Südküste waren Kyzikos, Parion und Lampsakos von Bedeutung. Für die häufigen Überfahrten von Konstantinopel nach Kleinasien wurden verschiedene Anlegeplätze am Astakos-Golf benutzt.

In der Katabolos[167] genannten Küstenregion[168] lagen die wichtigen Landungs- bzw. Übergangsplätze Kios (mit Schiffsbauanlagen), Apameia/Myrleia und Trigleia, die mit Prusa durch bedeutende Straßen verbunden waren[169]. In Katabolos ging der hl. Agapetos von Synaos infolge eines Sturmes auf dem Weg zu seiner Heimat in Kappadokien an Land[170]. In Apameia landete Johannes Chrysostomos während einer Reise nach Ephesos (401), nachdem das Schiff in der Bucht von Triton drei Tage gelegen hatte[171], und Psellos erwähnt eine Seereise, die im Hafen von Trigleia (einige Kilometer östlich von Apameia) angetreten wurde; an Bord des Schiffes befanden sich der Philosoph selbst und der sonderbare Asket Elias[172]. Katabolos war der übliche Ausgangspunkt des Eustratios, des Abtes des Agauron-Klosters (3 km östlich von Prusa), für Fahrten nach Konstantinopel bzw. die Zwischenstation zwischen Olympos und Konstantinopel[173].

167. Zur Bedeutung des Wortes, vgl. Suidae Lexikon, Nr. 2489, Bd. 2, S. 371.
168. Vita Nicetae patricii, S. 321, Anm. 79.
169. Janin, Églises et Monastères, S. 136 (Apameia), 162 (Kios).
170. Vita Agapeti ep. Synai, c. 15, S. 119; Latyšev, Menologium, S. 97; vgl. Janin, Églises et Monastères, S. 137, Anm. 1.
171. Palladius, Dialogue, I 50, S. 288; vgl. Janin, Églises et Monastères, S. 137, Anm. 1.
172. Psellos, Scripta min. II (= Epp., Nr. 97), S. 125-126: Λύσαντες ἐκ Τριγλείας τὴν ὑπώρειον ἀκτὴν παρεπλέομεν, σύμπλουν ἡμῖν τὸν μέγαν ἀσκητὴν Ἠλίαν ἔχοντες...; dt. Übers. v. Beck, Lesebuch, S. 351-352.
173. Bei der ersten Konstantinopelreise (Vita Eustratii, c. 35-37, S. 390ff.) schiffte sich der Heilige in Katabolos ein; bei einer weiteren

Militärische Bedeutung erhielt im 11. Jh. die Verbindung zwischen Kios und Nikaia. Während des gemeinsam mit den Kreuzfahrern unternommenen Angriffs ließ der Kaiser Alexios I. Boote auf Wagen auf der Nordvariante dieser Verbindung bis zum Kastell des Kyr-Georgios am Nordufer des Askania-Sees überführen[174].

Am Golf von Nikomedeia sind Helenopolis, Pylai und Prainetos an erster Stelle zu nennen. Das von Konstantin dem Großen gegründete Helenopolis hatte im 6. Jh. eine gewisse Bedeutung. Dort ließ Justinian I. eine Wasserleitung anlegen sowie verschiedene Bauten, darunter auch Absteigequartiere für Amtsträger, errichten[175]. Zur Erleichterung des Verkehrs entlang dem Drakon-Tal wurde eine Fahrstraße angelegt, die nach Nikaia führte[176].

Nach dem im späten 6. bzw. im fruhen 7. Jh. anzunehmenden Verfall des Hafens von Helenopolis scheint das Städtchen Pylai (wahrscheinlich Kara-Kilise, 4,5 km östlich

Konstantinopelreise (ebda., c. 15, S. 378) machte Eustratios auf der Rückreise Station in Prusa und bei einer dritten Reise dahin (ebda., c. 32, S. 389) legte das Schiff im Meerbusen von Triton an. So läßt sich das genaue Itinerar dieser Reisen folgenderweise rekonstruieren: Agauron-Kloster - Prusa - Katabolos - Triton - Konstantinopel, wobei die Seereisen in Kios, Apameia oder in der Nähe des Proasteion des Klosters in Elaiobomoi (vgl. ebda., c. 14, S. 377) angetreten worden sein könnten. Die genaue Lage von Triton (Kap und Bucht), das westlich von Pylai und östlich von Kios lag, könnte man vielleicht aufgrund der Entfernungsangaben der Portolanen näher bestimmen unter der Voraussetzung, daß diese Angaben richtig überliefert sind: Delatte, Portulans, S. 241, 5-6: Ἀπὸ τὸν κάβο Τρίτωνα ὡς τὸ Κιόνι ... ἔναι μίλλια τριάντα.; Kretschmer, Portolane, S. 651; vgl. Robert, Voyage d'Antiphilos, S. 282ff.; Tomaschek, Kleinasien, S. 10f.

174. An. Komn., XI 2, 3-4, Bd. III, S. 11ff.; vgl. Janin, Églises et Monastères, S. 115, Anm. 1; über die Straßenverbindungen, s. die Karte bei Lefort, Communications, S. 208.

175. Prokop, Bauten, V 2, S. 250.

176. Vgl. Lefort, Communications, S. 214.

von Yalova)[177] als Hauptlandungsplatz am Südufer des Astakenischen Golfes und als Hafenstadt von Prusa und Nikaia fungiert zu haben[178]. Bei kaiserlichen Reisen sollten die Transportschiffe laut dem Protokoll Pylai anlaufen und auf der Rückfahrt am Vorgebirge von Leukates vorbeifahren. Ein Beamter hatte den Auftrag, in Pylai die Ausschiffung der Truppen, bei Leukates die Rückkehr der leeren Dromonen zu überwachen[179]. Im ausgehenden 10. Jh. fungierte der Hafen als Hauptstapelplatz für Produkte, die aus Kleinasien nach Konstantinopel eingeführt wurden[180]. Gegen Ende des 11. Jh.s taucht das 1085 nahe bei Helenopolis gebaute Kastell Kibotos in den Quellen auf. Die von Konstantinopel Kommenden reisten über Panteichion und Dakibyza nach Aigialoi; von dort erfolgte dann die Überfahrt auf einem Fährschiff nach Kibotos[181].

In diesem eigenartigen Seeraum, wo Strömungen und Nord- bzw. Südwinde die Navigationsbedingungen oft erschwerten, war Segeln in Küstennähe ein Gebot der Vernunft. Mit starkem Nordwind hatte gegen Ende des 11. Jh.s die Mannschaft des Schiffes zu kämpfen, auf dem Theophylaktos, der Bischof von Ochrid, von Nikomedeia nach Prinkeponnesos fuhr. Die Reisenden retteten sich nach Konstantinopel, indem sie gegen den Willen des Bischofs «mit den Rudern fast das Festland streiften». Die Kursänderung wurde dadurch begünstigt, daß wenig später der Nordwind in einen Südwind umschlug[182]. Inwieweit die starken Süd-

177. Vgl. Mango, Empress Helena, 150ff.; Lefort, Communications, S. 210ff.

178. Über die Verbindungen zwischen Pylai und Nikaia, s. die Karte, ebda., S. 208.

179. Konst. Porph., Tres Tractatus, (C) 315-317, S. 114.

180. Leo Syn., Epp., Nr. 54, S. 86ff.

181. Vgl. Lefort, Communications, S. 213.

182. Theoph. Achrid. Epp., Nr. 4, S. 136ff.

winde die Schiffahrt erschwerten, ist aus der Vita des Nikephoros von Medikion zu erfahren, wonach die Überführung der sterblichen Hülle des Heiligen von der Insel Chalke zu der asiatischen Küste vier ganze Tage (04.- 08. Mai 813) erforderte[183].

Bei einer Seereise des Psellos zum Medikion-Kloster zwangen Gegenwind und heftige Regengüsse den Steuermann, die Fahrt vorzeitig zu beenden und eine Anlegestelle beim Kloster des Kalos Agros (in der Nähe von Kursunlu), wo Psellos eine «χαριστική» besaß, anzulaufen, während das kleine Schiff (πορθμεῖον), an dessen Bord sich drei Seeleute und 13 Passagiere befanden, auf Hochsee fuhr. Auf der Rückfahrt war das Meer zunächst sehr ruhig, bis nach zwei Stadien ein Wellengang aufkam, weshalb der Steuermann Kurs auf die Küste nahm. Am nächsten Tag kehrte die Gesellschaft zum Ausgangspunkt ihrer Reise zurück, nachdem sie viele ἐπαναστάσεις τοῦ χειμῶνος erlebt hatte[184].

Gefahren bestanden sogar für kurze Überfahrten von Konstantinopel zur gegenüberliegenden Küste. Ein kleines Schiff, auf dem der schwer verletzte Eunuch Sergios von der sog. Akropolis zum Ort der Stasis des Lukas, εἰς τὰ Εὐτροπίου, übergesetzt wurde, trieben Gegenwind und Strömung auf eine nahegelegene Insel; erst am nächsten Tag konnte das Schiff die Küste Chalkedons anlaufen[185]. Auch der Verfasser der Lebensbeschreibung des Heiligen selbst unternahm einmal die kurze, aber gefährliche Reise[186]. In beiden Fällen

183. Vita Nicephori Medicii, c. 18, S. 424.

184. Psellos, Scripta min. II (= Epp., Nr. 13), S. 15ff.; Mango/Ševčenko, Some Churches, S. 262, Anm. 122, nehmen mit Recht an, die Seereise nach Trigleia/Medikion-Kloster sei nicht in Konstantinopel, sondern in einem nahe bei Kyzikos gelegenen Hafen, wahrscheinlich in Artake, angetreten worden.

185. Vita Lucae Stylitae, c. 22, S. 38f.

186. Ebda., c. 39, S. 54f.

gerieten die Schiffe, nachdem sie von der alten Akropolis abgefahren waren, in die stürmischen Gewässer, die nach dem Hafen von Bukoleon benannt waren.

Schiffe, die das Mittelmeer als Ziel hatten oder von dort nach Konstantinopel fuhren, folgten zunächst der Küstenlinie, um dann über Prokonnesos die Hauptstadt anzulaufen bzw. Kurs nach Abydos zu nehmen. Die Sklavenen, die um 676-678 mit Raubschiffen tief ins Propontis-Meer eingedrungen waren, fuhren über Abydos, Parion und Prokonnesos bis vor die Hauptstadt, wo sie ein Zollamt angriffen[187].

Der Chronist Theophanes erreichte kurz vor 780 im Rahmen eines kaiserlichen Auftrags mit einem Postboot die Mündung des Rhyndakos an der Sigriane-Küste, ging kurz an Land und setzte seine Fahrt längs der Küste wahrscheinlich über Panormos bis nach Kyzikos fort[188]. Auf einem bescheidenen Fischerboot befuhr der Mönch David von Mitylene 818/819 die Südküste über Kyzikos und Sigriane bis zum Kloster von Medikion[189].

An Abydos, Lampsakos und Parion vorbei segelte 904 der Renegat Leon von Tripolis an der Spitze einer arabischen Flotte, sah sich aber, als der neue byzantinische Flottenkommandant Himerios erschien, gezwungen, irgendwo zwischen Parion und Prokonnesos umzukehren. Er fuhr durch die Meerenge und gelangte über Strobilos (nördlich von Kos), Imbros und Samothrake nach Thasos, wo er vor Anker ging[190]. Wie Mas'udi andeutet, hatten die riesigen Kriegsschiffe wegen der Untiefen Schwierigkeiten, die Küste entlangzufahren, im Gegensatz zu kleineren Schiffen[191].

187. Miracula Demetrii, [277], S. 220.

188. Vita Theophanis, S. 7, 21- 8, 15

189. Acta Davidis, c. 19, S. 233f.

190. Skyl., S. 182f.

191. Farag, Remarks, S. 137ff.

Die kürzeste Verbindung zwischen Konstantinopel und Abydos folgte der steil abfallenden Nordküste. Ein Bekannter des Psellos brüstete sich damit, daß er bis zum Städtchen Byrida, nach Herakleia und Rhaidestos gereist war, als ob er Ägypten und Äthiopien besucht hätte! Offenbar hielt der Philosoph solche kurzen Reisen für eine Routineangelegenheit[192].

Die ganze Strecke bis zur Meerenge befuhr der russische Pilger Daniel (1106). Das Schiff fuhr über Herakleia zum Petale-Hafen an der NW-Ecke der Insel Prokonnesos[193] (100 Werst) und dann über Kallipolis (100 Werst), Abydos (80 Werst) und Krithea (20 Werst)[194] zum «Großen Meer» hinaus. Die gesamte Entfernung schätzt der Pilger auf 300 Werst (= 300 km), «wenn man der in Windungen verlaufenden Küste folgt»[195].

Bezüglich der Routen im Propontismeer ist an dieser Stelle die ganz außerordentliche Bedeutung von Prokonnesos hervorzuheben. Bei mehreren Reisen wird die Insel als Station für diejenigen genannt, die vom Mittelmeer nach Konstantinopel reisten. Auf die Insel kamen die Schiffe dann, wenn sie an Abydos vorbeigefahren und der Süd- oder der Nordküste gefolgt waren, während Schiffe, die in der Gegenrichtung fuhren, vorzugsweise die Nordküste entlangsegelten.

192. Psellos, Scripta min. II (= Epp., Nr. 9), S. 10-11; dt. Übers. v. H.- G. Beck, Lesebuch, S. 350-351.

193. Vgl. Tomaschek, Kleinasien, S. 3.

194. Vielleicht der Hafen der nach Ptolem. III 11, 9 (12, 4), cod. Paris. 1401, auf Chersones in der Nähe von Madytos gelegenen Binnenstadt Krithea, wohl identisch mit der noch 1922 bestehenden Ortschaft Kirtê, die im Innern der Südspitze, etwa 7-10 km von dieser entfernt lag; vgl. hierzu, Oberhummer, «Krithea», Sp. 1898; Orbis Latinus I, S. 592, unter «Crithea: Krite (Krithia)».

195. Itinéraires russes, S. 6; über die Bedeutung dieser Häfen im 10. und im 11. Jh., vgl. Ahrweiler, Mer, S. 167.

3. 3. *Routen in der Ägäis*

Die Ägäis ist im eigentlichen Sinn das Meer der mächtigen Reichshauptstadt gewesen - «Golf von Konstantinopel» nannten es die arabischen Geographen[196]. Dort lassen die Quellen die Identifizierung mehrerer Verbindungslinien zu. Die Kykladen- oder Archipelroute diente dem Verkehr zwischen Konstantinopel und dem Westen und führte im Bogen nördlich von Kreta zur Küste Kleinasiens. Diese Route trat im 7. Jh. infolge der arabischen Erfolge im Seekrieg an Stelle der Achse Syrien - Kilikien - Rhodos - Kreta - Italien. Im einzelnen fuhren die Schiffe, nachdem sie vom Methone- oder Monembasia-Hafen ausgelaufen waren, über Keos, Andros oder Naxos, um etwa in Samos oder in Chios den Anschluß an die Route längs der Westküste Kleinasiens zu schaffen. Die Tatsache dieser natürlichen Inselkette trug wesentlich zur Verminderung der äußeren Gefahren bei.

Die Route ist von der byzantinischen Flotte zunächst für Operationen in Italien, in der Ägäis und im Ionischen Meer benutzt worden. Beim Zug der Flotte im Sommer des Jahres 533 gelangten die Schiffe wegen der herrschenden Windstille nur mit Verzögerung nach Malea. Probleme bereitete die Durchfahrt zwischen dem gewöhnlich stürmischen Kap und Kythera, da sich die Passage als sehr eng für die große Anzahl der Schiffe erwies. Danach erfolgte die Landung in Tainaron, in Kainupolis und im Methone-Hafen[197], der seine Bedeutung als Tor zum Archipel jahrhundertelang beibehielt und verstärkte.

196. Lewički, Voies maritimes, S. 451f.

197. Prokop, Vandalenkriege, I (= De bellis III) 13, 5-9, S. 96ff. Den gleichen Kurs dürfte 878 die Kriegsflotte unter dem Admiral Adrianos genommen haben, bis sie bei wechselndem Wind den Hafen von Hierax (Geraki) anlaufen konnte; vgl. TheophCont, S. 310f.; Skyl., S. 158f.

Da die Umschiffung der Peloponnes um das Kap Malea herum mit bestimmten Gefahren und Zeitverlust verbunden war, wurde manchmal die kürzere Route über Korinth benutzt, wobei das Schiff entweder gewechselt oder zu den Gewässern des Saronischen bzw. des Korinthischen Golfes überführt wurde. Aus dem 6. Jh. sind mehrere Reisen überliefert, welche von Italien bzw. vom Frankenreich aus auf dieser Strecke unternommen wurden. Der Papst Johannes I. (526)[198] und Datius, der Bischof von Mailand (gegen Mitte des 6. Jh.s)[199], machten unterwegs nach Konstantinopel kurz Station in Korinth; im Fall der Reise des Papstes Vigilius wird als Zwischenstation Patras erwähnt (im Herbst 546)[200]. Auch eine fränkische Gesandtschaft unter Mummolus scheint 548 über den Golf von Korinth nach Konstantinopel gereist zu sein, da ihr Leiter in Patras krank wurde[201]. Als Suffraganbistum wurde Korinth von päpstlichen Gesandten aufgesucht, denen die Regelung kirchlicher Probleme aufgetragen worden war. Zwei Briefe Gregors des Großen sind 591 und am 15. 9. 595 nach Korinth abgegangen[202], während Secundinus,

198. Caspar, Papsttum II, S. 186.

199. Grégoire le Grand, Dialogues, III, 4, 1-3, S. 271f.; die Datierung der Reise ist problematisch. Bezeugt sind zwei Aufenthalte des Datius in Konstantinopel, nämlich in den Jahren 544-545 und 550-552. Im Dezember 545, wohl auf der Rückfahrt von Konstantinopel, wurde Datius in Catania vom Papst Vigilius empfangen. Im August 551 flüchtete er gemeinsam mit den übrigen Bischöfen und dem Papst Vigilius aus dem Placidiapalast in die Kirche des hl. Petros im Stadtviertel Hormisdas (Caspar, Papsttum II, S. 264f.). Demnach sollte man die in Frage stehende Reise um 543/544 oder um 549/550 datieren. Eine dritte Möglichkeit ergibt sich daraus, daß Gregor selbst, Dialogues, S. 270f., Anm. 1., die Reise vor dem Regierungsantritt Totilas (541-552) angesetzt zu haben scheint.

200. Vgl. Caspar, Papsttum II, S. 248, Anm. 5.

201. Claude, Handel, S. 149, Anm. 126.

202. Ebda., S. 149, Anm. 127; vgl. Gangtzes, Πελοπόννησος καὶ Νότια

der Bischof von Tauromenium, zwischen 591 und 599, wahrscheinlich als Gesandter des Papstes, dort seine Reise beendete[203]. Die Zahl der bezeugten Reisen legt die Annahme nahe, daß sich der Verkehr zwischen Sizilien bzw. Italien und dem Osten im 6. gegenüber dem 5. Jh. intensiviert hat [204].

Um die Wende zum 7. Jh. scheint Lechaion am Korinthischen Golf samt den dort befindlichen Behausungen wohl infolge der Slaveneinfälle aufgegeben worden zu sein, während Kenchreai, der Hafen am Ägäischen Meer, weiter benutzt wurde[205]. Die Flotte des Konstans fuhr wahrscheinlich um die Peloponnes herum. Dabei bleibt ungewiß, ob der Kaiser zuvor Korinth mit seinem Gefolge auf dem Landweg erreichte, um sich dann mit der Flotte im Hafen von Lechaion zu vereinigen. Weniger wahrscheinlich ist, daß er auf dem Landweg über Korinth nach Patras gelangen konnte[206].

Zwei päpstliche Reisen wurden auf der Route des Archipels unternommen. Das Schiff, auf dem sich der Papst Martin I. befand, fuhr von Misenum aus an Kalabrien vorbei und um die Peloponnes herum zu den griechischen Inseln. Es ist als wahrscheinlich anzunehmen, daß die Fahrt eher drei als 15 Monate in Anspruch nahm[207], wobei der Papst von jeder Berührung mit der Außenwelt ferngehalten war. An keinem der Orte, wo das Schiff vor Anker ging, wurde er ans Land gelassen, noch erhielten Gläubige und Geistliche Zutritt zu ihm. Nur in Naxos, wo kurze Station gemacht wurde, ging der kranke Papst mit der Erlaubnis seiner Wächter an Land, wo er sich in dem ihm zugewiesenen Quartier einiger

Ἰταλία, S. 471, Anm. 10.

203. Ebda., S. 477, Anm. 35.

204. Claude, Handel, S. 150, Anm. 139.

205. Pallas, «Korinth», Sp. 749f.; vgl. Stratos, Byzantium III, S. 205ff.

206. Ebda., S. 209.

207. Stratos, Byzantium III, S. 114f.

Bäder erfreuen durfte. Der Aufenthalt auf der Insel dürfte etwa 10 bis 15 Tage gedauert haben (von ca. 15. - 20. Juli bis zum 1. August). Ungewiß bleibt, ob die Abfahrt durch widrige Winde behindert wurde oder ob der relativ lange Aufenthalt auf Naxos andere Gründe hatte. Die Weiterreise über Abydos dauerte noch 47 Tage. Am 17. September 653 lief das Schiff Konstantinopel an[208].

Neben Naxos ist eine weitere kleine Insel, nämlich Keos, als Station der Inselroute bezeugt. Der Papst Konstantin I. landete mit seiner eigenen Flottille dort, nachdem er von Otranto aus Kurs auf Konstantinopel genommen hatte (Frühjahr 711)[209]. Auf Keos empfing ihn der Patrikios und Flottenstratege Theophilos «mit großer Ehre» und gab ihm dann das Geleit für die Weiterfahrt bis «zum Siebenten Meilenstein» von Konstantinopel[210].

Die Ausbreitung der katastrophalen Pest von 746 von Sizilien und Kalabrien aus über Monobasia (Monembasia) und die angrenzenden Inseln (wohl die Kykladen) zeigt, daß die Inselroute in der Mitte des 8. Jh.s als Handelsverbindung zwischen Italien und Konstantinopel frequentiert wurde[211].

Als wichtige Stationen auf dem Weg zwischen Griechenland und Italien werden seit dem 9. Jh. Patras und Korinth erwähnt. Patras nahm oft Flüchtlinge aus Sizilien und Süditalien auf. Von Catania kam Athanasios, der spätere Bischof von Methone (827/828)[212], von Panormos kam Joseph der Hymnograph (831), der nach kurzer Zeit wohl über Korinth

208. Vita Martini I, c. 5-6, S. 257f.; zum Ablauf der Seereise, ebda., S. 235f.; vgl. Devreesse, Hypomnesticum, S. 53f.

209. Caspar, Papsttum II, S. 639; Malamut, Les îles, II, S. 539; Ahrweiler, Mer, S. 26.

210. Lib. pont. I, S. 390.

211. Theoph., AM 6238, S. 422f.; dt. Übers. v. Breyer, S. 64

212. Gangtzes, Πελοπόννησος καὶ Νότια Ἰταλία, S. 475.

nach Thessalonike übersiedelte[213]. Korinth erlebte seit Anfang des 9. Jh.s als Verkehrsknotenpunkt eine neue Blüte, wie der Anstieg des Münzumlaufs zeigt[214]. Dort saßen ein Drungarios der Flotte und der Großkommerkiarios der Peloponnes. Anläßlich der Romfahrt des Gregorios Dekapolites um 833 bezeichnet der Hagiograph die Stadt als berühmt[215]. Im 10 Jh. wurde die Funktion der beiden Häfen organisiert und der Aufsicht eines speziellen Beamten (Komes?) unterstellt. Laut einem hagiographischen Text hätte dieser in einer Zeit bulgarischer Einfälle in Mittelgriechenland die Überfahrten von Korinth zur Küste von Phokis verboten. Deshalb wurde Lukas von Steirion streng bestraft, als er im Begriffe war, «mit einem Schiff überzusetzen»[216]. Es handelt sich kaum um den Versuch einer Überführung des Schiffes vom Kenchreai- zum Lechaion-Hafen hinüber[217], sondern um die Absicht des Lukas, mit dem Schiff vom Lechaion-Hafen die gegenüberliegende Küste von Phokis zu erreichen. Welche auch die richtige Deutung der fraglichen Textstelle sein mag, es fehlt nicht an Belegen, die von der Verwendung der beiden Häfen bzw. des Diolkos zeugen.

Um die arabischen Korsaren anzugreifen, die die Nord- und Westküste der Peloponnes plünderten, ließ der byzantinische Admiral Niketas Ooryphas die in Kenchreai gelandete Flotte nachts über dem Diolkos zum Lechaion hinüberschleppen. Das kühne Manöver wurde so schnell und geschickt ausgeführt, daß die Korsaren völlig überrascht und niedergemetzelt wurden[218].

213. Vita Iosephi Hymnographi, c. 6, col. 944f.; Gangtzes, Πελοπόννησος καὶ Νότια Ἰταλία, S. 475.

214. Pallas, «Korinth», Sp. 753.

215. Vita Gregorii Decapolitae, c. 11, S. 55, 11: ...μέχρι τῆς περιωνύμου πόλεως Κορίνθου.

216. Vita Lucae Stiriotae, c. 46, S. 184f.

Im Winter 952/953 reiste Arsenios, der alte Bischof von Korfu, zusammen mit den angesehensten Persönlichkeiten der Insel nach Konstantinopel. Die Hinreise erfolgte wahrscheinlich auf einem Frachter um die Peloponnes herum, dann über den Archipel nach Abydos. Auf der Rückfahrt im Januar 953 erkrankte der Bischof bei Skyros und starb, als das Schiff Korinth anlief[219]. Möglicherweise segelte das Schiff durch das euböische Binnenmeer mit den vielen windgeschützten Häfen und Anlegestellen, um die gefährliche Passage zwischen Andros und dem als «Schiffsschlucker» bekannten Kaphereus-Kap[220] zu meiden, obwohl die erste Strecke doppelt so groß wie die zweite war und die plötzliche Erkrankung des Bischofs bei Skyros Anlaß zur Wahl der kürzeren Route hätte sein können. Um die gefährliche Umschiffung der Peloponnes zu meiden, überquerte wahrscheinlich die ehrwürdige Gruppe den schmalen Isthmosstreifen zu Fuße und fand am anderen Hafen ein neues Schiff, um Korfu zu erreichen. Die Möglichkeit einer Überführung des Schiffes auf dem Diolkos zum Hafen von Lechaion, ist nicht ganz auszuschließen, zumal Idrisi die Verwendung des Diolkos im 12. Jh. für kleinere Fahrzeuge bestätigt[221].

Eine weitere Route, die dem überregionalen Seeverkehr diente, berührte die Küsten von Hellas und Thessalien. Als wichtige Stationen nennen die Quellen Chalkis, Demetrias und Thessalonike. Von Thessalonike nach Konstantinopel folgten die Schiffe einer Hochseeroute, die über Lemnos zur

217. Pallas, «Korinth», Sp. 754, scheint dies anzudeuten, dort, wo von der Verwendung des Diolkos im 9. und 10. Jh. die Rede ist.
218. Vgl. Eickhoff, Seekrieg und Seepolitik, S. 124.
219. Da Costa-Louillet, Saints de Grèce, S. 329.
220. Vita Theoctistae, c. 8, S. 227.
221. Vgl. Bon, Péloponnèse, S. 156.

Meerenge führte. Diese Verbindung gewann an Bedeutung, nachdem die Fahrten im Archipel infolge der Tätigkeit arabischer Piraten ziemlich unsicher geworden waren. Das Schiff, das bei Marzamemi an der Südostspitze von Sizilien unterging, kam von Propontis und fuhr die Küste Thessaliens entlang, denn der Marmor, mit dem es beladen war, stammte aus den Steinbrüchen von Prokonnesos und Larissa[222]. Zwischen Thessalonike und Thessalien bzw. Hellas fuhren oft im 7. Jh. Frachter und Kriegsschiffe. Zunächst sei an den Kaiser Konstans II. erinnert, der 662 die Route Konstantinopel-Piräus mit seinem Heer und seiner Flotte zurücklegte[223]. Ca. 20 Jahre später landete der Admiral Sisinnios im Lauf einer Hilfsoperation der Flotte von Hellas in Richtung auf das schwer bedrängte Thessalonike auf der Insel Skiathos (um 682-684). Ob die Flotte der καραβισιάνοι, «Marinesoldaten», vom Stützpunkt Keos, wie Lemerle annimmt, oder vom Stützpunkt Chalkis aus abfuhr, ist schwer zu ermitteln; für die zweite Annahme spricht das Verb «ἔξεισιν», das auf ein Binnenmeer hinweist, sowie die Erwähnung eines Handelsschiffes, das von Chalkis aus Kurs auf Skiathos nahm, während die Matrosen auf der Insel den Palmsonntag feierten. Die Flotte stach bei günstigem Wind in der Nacht vom Montag zum Dienstag der Karwoche in See und konnte am Mittwoch im Hafen von Thessalonike festmachen (Dauer: 2 Tagesfahrten)[224].

Einige Jahre zuvor (676-677) befuhren zehn Kriegsschiffe die Route von Thessalonike bis zum Pagasai-Golf hin und zurück, um dort beim Stamm der Belegezeten, der im Gebiet von Demetrias und Theben seßhaft war, Getreide zu kau-

222. Vgl. Doorninck, Byzantium, S. 136f.
223. Corsi, Spedizione, S. 110f.; Stratos, Byzantium III, S. 203, 209.
224. Miracula Demetrii, [295] - [300], S. 230ff.; vgl. Lemerle, Miracles II, S. 156f., Anm. 247.

fen[225]. Die thessalische Küste entlang segelte gewiß der Frachter, mit dem Cyprianus, der Bischof von Thenai, wohl über Kreta, nach Konstantinopel reiste[226].

Zeitweilig wurde die Route über Thessalonike als gleich oder weniger gefährlich wie die Route des Archipels betrachtet. Der Frachter, der Blasios von Amorion bis Methone transportiert und dort ausgebootet hatte, segelte vermutlich entlang der peloponnesischen Küste und durch das euböische Binnenmeer, bis er bei Demetrias, wo offenbar die Ladung gelöscht werden sollte, von den Korsarenseglern des Damianos gefangengenommen wurde (um 897). So konnte Blasios der sicheren Gefangenschaft durch die Korsaren nur durch Zufall entgehen. Gleich darauf erreichte er auf dem Seeweg Konstantinopel[227]. Freilich ging die Reise entlang der Küste über Thessalonike, wo der Mönch zwölf Jahre lang bis zu seinem Tode lebte (900-912). Auf der Fahrt erfuhr er vom bitteren Schicksal des geldgierigen Kauffahrers. Die Nachricht vom Kriegszug der syrischen Flotte gegen die Hauptstadt hatte Naupaktos erreicht, als Elias von Castrogiovanni zusammen mit dem kaiserlichen Gesandten Kusonios dort eintraf (im Frühjahr 903)[228]. Vielleicht war das die Ursache dafür, daß er für seine Reise nach Konstantinopel den Landweg wählte[229].

Infolge der Rückeroberung von Kreta (961) und Zypern (965) öffneten sich der byzantinischen Schiffahrt neue Routen in der Südägäis; in dieser Zeit ist die Wiederaufnahme bzw.

225. Miracula Demetrii, [254], S. 214; vgl. hierzu, Lemerle, Miracles, II, S. 121f.

226. Miracula Demetrii, [307], S. 237.

227. Vita Blasii Amoriensis, c. 19, S. 666.

228. Vita Eliae iunioris, c. 68, S. 108: Φθάσαντες δὲ Ναύπακτον, εὗρον τὴν φήμην τοῦ τῆς Συρίας τῶν Ἀγαρηνῶν πλοΐμου πρὸς τὸ Βυζάντιον καταίρειν μέλλοντος, πανταχοῦ διατρέχουσαν...

229. Ebda., c. 69, S. 110.

eine starke Zunahme der Zahl der Missionen und der Pilgerreisen sowie anderer Reisen im östlichen Mittelmeer zu konstatieren[230]. Kurz vor oder nach dem März 961 fuhr Athanasios von Athos, aus dem Kreis der engsten Vertrauten des großen Eroberers und Kaisers Nikephoros Phokas, vom Heiligen Berg nach Kreta, um gefangengenommene Mönche freizukaufen[231], und nach der Krönung des Kaisers Nikephoros Phokas im August oder im September des Jahres 963 nach Zypern[232]. Um dieselbe Zeit wie Athanasios besuchte Nikon das vom sarazenischen Joch befreite Kreta[233], «um nicht nur den Heiden, sondern auch den unbußfertigen griechischen Christen zu predigen»[234]. Wahrscheinlich erreichte er sein Ziel von Phygela aus, das im 10. und im 11. Jh. zum üblichen Übergangshafen Kleinasiens nach Kreta wurde[235]. Nach siebenjähriger Missionstätigkeit brach er nach Hellas auf. Das Itinerar dieser Fahrt, die um 968-969 zu datieren ist, gibt über die Küstenroute Aufschluß, die in Thessalonike endete. Als Stationen von Kreta bis Euripos werden Damalas, Aigina und Piräus angegeben. Die Etappe von Kreta bis Damalas (bei Epidauros) nahm unter günstigem Wind fünf Tagesfahrten in Anspruch (im Frühjahr 968)[236]. Eines der

230. Unter den gepilgerten Äbten aus dem Westen befand sich Adson von Montier-en-Der in Haute-Marne, der auf der Reise starb und 992 auf der Kykladeninsel Astypalaia begraben wurde (vgl. hierzu, Runciman, Kreuzzüge, S. 44; Ebersolt, Orient et Occident, S. 72f.; Fichtenau, Reisen, S. 47; Malamut, Les îles, S. 547). Daneben sind die Graffiti zu erwähnen, die an der Wand der Gastria-Grotte auf Tenos ein athenischer Goldschmied, der Bischof von Knidos und ein Paphlagonier eingeritzt haben; vgl. Feissel, Inscriptions de Ténos, S. 498ff.

231. Vitae Athanasii Athonitae, A, c. 68, S. 32.

232. Ebda., A, c. 92, 1-8, S. 43; zur Datierung der beiden Reisen, vgl. Lavra I, S. 36.

233. Vita Niconis, c. 20, 1-8, S. 82.

234. Gregorovius, Athen, S. 114.

235. Vita Lazari Galesiotae, c. 75, S. 532; ebda., c. 228, S. 578.

Handelsschiffe, auf denen die Reisegesellschaft fuhr, geriet bei Aigina in Gefangenschaft[237]. Das zweite Schiff setzte die Reise fort, nachdem sich die Piraten mit ihrer Beute entfernt hatten. Das Ereignis zeigt, daß die Route entlang der Küste von Peloponnes, Hellas und Thessalien nach der Rückeroberung Kretas, Zyperns und Kilikiens eine neue Bedeutung erhielt, obwohl die Plage der Piraterie noch nicht beendet war. Nun begann die Bedeutung der Seestraße Patras - Korinth zu sinken, da die vom Westen herkommenden Schiffe die Halbinsel ungehindert umfahren konnten[238].

Als Fortsetzung der Küstenroute ist die Hochseeroute Thessalonike-Lemnos-Abydos-Konstantinopel jahrhundertelang die am meisten frequentierte Route im Nordteil der Ägäis geblieben. David von Thessalonike begab sich um 538-548 im Auftrag des Bischofs nach Konstantinopel, um dort über die Zukunft der Präfektur Illyricum mit den Kaisern Justinian I. und Theodora Beratungen zu führen. Die einzelnen Reisestationen werden nicht angegeben. Nur hinsichtlich der letzten Etappe der Rückfahrt berichtet der Hagiograph, das Schiff habe die Grenze des Stadtgebietes dort erreicht, wo der Leuchtturm stand. Die Reise ist die letzte für David gewesen[239]. In Thessalonike langte das Schiff des Papstes Vigilius auf der Durchreise nach Konstantinopel an, das er dann am 25. Januar 547 erreichte. In Thessalonike traf der Papst mit dem von Salona her reisenden Diakon Sebastian zusammen[240].

Um die Wende zum 7. Jh. war ungehinderter Verkehr auf dieser Route sehr wichtig für die Versorgung Thessalonikes. Die Stadt wurde mehrmals durch die Schiffe der Getreide-

236. Vita Niconis, c. 21-23, S. 88ff.
237. Ebda., c. 23, 34-36, S. 94.
238. Vgl. hierzu, Ahrweiler, Mer, S. 168f.
239. Vita Davidis, S. 18, 3-13.
240. Caspar, Papsttum II, S. 247.

flotte Konstantinopels gerettet. Einmal erfüllten diese Aufgabe Schiffe der Kriegsflotte[241]. Zeitweise kamen die Getreideladungen aus Thessalien und Südgriechenland[242], Sizilien[243] und Kleinasien (über Chios)[244]. Die letzte Route führte in der frühbyzantinischen Epoche bis nach Palästina und Ägypten. Wertvolle Angaben über Fahrtzeiten zwischen Thessalonike und dem Nahen Osten enthält die Vita des Porphyrios. Von Askalon bis Thessalonike (800 Meilen) brauchte ein Schiff bei günstigem Wind 13 Tage (Geschwindigkeit: 2,56 kn) und von Gaza bis Thessalonike 12 Tage (Geschwindigkeit: 2,77 kn)[245].

Eine eingehende Schilderung dieser Route enthält der bekannte Brief des Theodoros Studites aus seinem Exil in Thessalonike[246]. Gesandte, fromme Strategen, Zivilpersonen und Mönche, die zwischen Athos bzw. Thessalonike und Byzanz verkehrten, werden die kürzeste Route über Lemnos bevorzugt haben. Um 865 legte der iberische Mönch Hilarion die Strecke Konstantinopel-Thessalonike zurück[247]. Vermutlich handelte es sich hierbei um eine direkte Fahrt. Auf einem Kriegsschiff reiste der Stratege des Ägäischen Meeres, Zephinezer, im Geleit des Athanasios von Athos über Abydos und Lemnos zum Heiligen Berge (950-951)[248]. Eine weitere Station auf dieser Route war die Ortschaft «Peukia», 12 Meilen südlich von Abydos[249], wo die athonitischen Mönche

241. Miracula Demetrii, [251], S. 213.
242. Ebda., [254], S. 214; [296], S. 231.
243. Ebda., [79], S. 108.
244. Ebda., [70], [72], [76], S. 102, 107.
245. Vita Porphyrii, c. 6, S. 6.
246. Cheynet/Flusin, Route de l'exile, S. 198; vgl. Theod. Studitae Epp., Nr. 3, 88-105, S. 14f.
247. Vita Hilarionis Hiberi, c. 22, S. 255.
248. Vitae Athanasii Athonitae, B, c. 8, 3-12, S. 134.
249. Tomaschek, Kleinasien, S. 16f.

Symeon und Georgios während einer Dienstreise nach Konstantinopel an Land gingen[250].

Die Information des russischen Abtes und Pilgers Daniel, daß sich der Seeweg am Ausgang der Meerenge links nach Jerusalem, rechts zum Heiligen Berge Athos, nach Thessalonike und nach Rom verzweige[251], stammte wahrscheinlich von Landsleuten des Pilgers, die den weiten Weg bis Athos zurückgelegt hatten. Der Abschnitt bezeugt, daß die Route bis Thessalonike bzw. zum Athos von der ersten Hälfte des 11. Jh.s an von russischen Pilgern benutzt wurde[252]. Antonios, der Gründer des Klosters Pečersk bei Kiev, scheint zweimal als Mönch auf dem Heiligen Berg gelebt zu haben. Ein Kloster der Rus' existierte dort im Jahre 1016. Aus dem Jahre 1030 datiert eine Garantieurkunde des Klosters Theotokos tu Xylurgu. Rus', Xylurgu und Hagios Panteelemon sind Bezeichnungen für ein und dasselbe Klöster, das ohne Zweifel von frommen russischen Pilgern und Asketen gegründet wurde[253].

Als Alternative bot sich die Fahrt entlang der thrakischen Küste an, die aber länger dauerte und für den lokalen Verkehr wichtig war; nur in Verbindung mit der Via Egnatia erhielt die thrakische Küstenroute eine überregionale Bedeutung. Deutlich zeigt dies die Reise des Gregorios Dekapolites. Von Prokonnesos kommend, umfuhr er 832-833 die Kallipolis-Halbinsel, um im Hafen von Ainos ein zweites Schiff nach Christupolis[254] zu besteigen. Dort ging er an Land und nahm den Weg nach Thessalonike. Beim Übersetzen über einen Fluß, wahrscheinlich Strymon, fiel er den

250. Vitae Athanasii Athonitae, A, c. 248, S. 119.

251. Itinéraires russes, S. 6.

252. Vgl. Nakamura, Russian Pilgrimage, S. 28, 27 (Karte).

253. Pantel., S. 4.

254. Über die Bedeutung der Stadt für den Seeverkehr, vgl. Ahrweiler, Mer, S. 167.

dort lauernden Piraten in die Hände, kam aber mit dem Leben davon und setzte seine Wanderung, wohl auf der Via Egnatia, nach Thessalonike fort[255]. Vier Jahre und drei Monate darauf reiste Gregorios auf dem Seeweg nach Konstantinopel, wo er beim Mönch Anastasios Quartier bezog[256]. Ob er von Joseph dem Hymnographen auf der Reise begleitet wurde[257] oder er ihn später, nach der Rückkehr vom Berg Olympos, in Konstantinopel antraf, läßt sich nicht entscheiden[258]. Auf eine spätere Zeit bezieht sich der Bericht des Skylitzes, daß ein von Konstantinopel nach Thessalonike entsandtes Schiff an der Küste «Illyriens», also Thrakiens, strandete, so daß der serbische Fürst Stephan Vojislav seine Goldfracht leicht ausplündern konnte (im Jahr 1040)[259].

Eine weitere Seeverbindung berührte die Inseln der Nordägäis, nämlich Imbros, Samothrake und Thasos. Sie ist vor allem als militärische Route bezeugt. Die Seekräfte, die mit dem Admiral Himerios an der Spitze die korsarische Flotte Leons von Tripolis verfolgten, ehe diese Thessalonike angreifen und einnehmen konnte, befuhren diese Strecke, nachdem sie entlang der Westküste Kleinasiens bis nach Strobilos (Stützpunkt des Themas der Kibyrrhaioten) hin- und dann

255. Vita Gregorii Decapolitae, c. 9-10, S. 53f.

256. Ebda., c. 19-20, S. 62f.; vgl. Mango, Re-reading, S. 639 (Datierung der Ereignisse). - Benjamin von Tudela reiste von Thessalonike über Demetritzi nach Drama (an der Via Egnatia), worauf er sich der Küste zuwandte; im Hafen von Christupolis bestieg der Jude ein Schiff, das in drei Tagesfahrten Abydos ansteuerte (1161), um dann auf dem Seeweg Konstantinopel zu erreichen; vgl. hierzu, Sharf, Byzantine Jewry, S. 138.

257. Vita Iosephi Hymnographi, c. 14, col. 952: Ἰωσὴφ συναπόδημον.

258. Vita Gregorii Decapolitae, c. 20, S. 63, 18-19; vgl. Mango, Re-reading, S. 645.

259. Skyl., S. 408.

zurückgefahren waren[260]. Abschnitte derselben Route wird der hl. Germanos von Palästina bis Christupolis um 860 benützt haben[261].

Der Bericht des Johannes Kaminiates über die Zerstörung und Einnahme Thessalonikes durch die eben genannte korsarische Flotte im Jahr 904 enthält folgende eingehende Schilderung einer militärischen Route, die in die Süd- und Südostägäis führte: «Nachdem es tiefer Abend geworden war, lichteten (die Araber) die Anker der Schiffe und stießen vom Land ab (10. August) ... Bei Tagesanbruch fuhren wir dann an der Biegung des ... Ekbolos vorbei und landeten am Spätnachmittag an dem Ort Bolbos (11. August) ... Dann fuhren wir von dort wieder aufs Meer hinaus und landeten schließlich an der äußersten Spitze der (Halb-) Insel Pallene. Dort machten wir eine kleine Pause; als aber ein günstiger Wind aufkam, wurden gegen Abend wieder die Segel gespannt, die uns, angeschwollen vom Wind, mit Macht vorwärtstrugen, bis wir zu Beginn des folgenden Tages (12. August) an einem Ort ankamen, der von den Seefahrern Diadromoi genannt wird. Das sind zwei Inseln (Halonnesos und Euonymos, heute Peristera), die der Länge nach zueinander parallel einander gegenüberliegen, während zwischen ihnen das Meer wie ein Fluß hindurchfließt und die Inseln nur etwa ein Stadion breit voneinander trennt ... Dann brachen wir von dort wieder auf und segelten zwei Tage und Nächte an der großen Insel Euböa entlang und kamen sehr rasch in die Gegend um Andros ... (Aus Furcht vor der römischen Flotte) fuhren wir ... wie Vagabunden einmal um diese, einmal um jene Insel herum. So kamen wir auf diesem Kurs auch zur Insel Patmos. Dort blieben wir 6 Tage (16. - 21. August) ... Da die Zeit die Barbaren zur Heimreise ins eigene Land drängte, segelten wir von Patmos wieder ab und landeten auf der Insel Naxos ... Auch dort blieben wir nur zwei Tage und nahmen dann Fahrt in Richtung Kreta - dazu lud uns auch ein günstiger Wind ein - , bis wir an einem Ort landeten, der von den Einheimischen Zontarion... genannt wird (Samstag, 25. August)...»[262].

260. TheophCont, S. 367, 4-32.
261. Dölger, Byzanz, S. 368.

Die gesamte Route setzte sich aus Teilabschnitten zusammen, die alle mit Ausnahme der Strecke entlang der hauptsächlich hafenlosen und felsigen Ostküste Euböas nachweislich frequentiert wurden. Der erste Abschnitt führte als eine wichtige Variante der thessalischen Küstenroute die Ostküste des Thermaikos entlang über Pallene zum strategisch wichtigen Meerenge der Nordsporaden. Unter günstigem Wind legte die Flotte die Strecke von Pallene bis Diadromoi in ca. 12 Stunden zurück. Der Mittelteil bis Kreta ist sonst aus dem «Seestadiodromikon» Konstantins VII. und der Vita Theoctistae bekannt. Von Diadromoi bis Andros brauchte die Korsarenflotte 2 Tagesnachtfahrten[263]. Aus dem Text wird deutlich, daß die arabischen Schiffe auf dieser Route zumeist unter günstigem Wind fuhren. Die reine Fahrtzeit muß fünf bis sechs Tage gedauert haben, so daß der Schluß naheliegt, eine direkte Fahrt von Thessalonike nach Kreta unter idealen Wetterbedingungen hätte vielleicht nur vier bis fünf Tage dauern können. In Wirklichkeit nahm die Fahrt mit dem Abstecher auf Patmos 15 Tage in Anspruch.

Aus dem Vergleich beider Reisezeiten ist deutlich zu ersehen, inwieweit das Reisetempo von Fahrten in der Ägäis damals vom Wind abhängig war.

262. Io. Cam., c. 67-70, S. 56ff.; vgl. dt. Ubers. v. G. Böhlig, S. 91ff.
263. Io. Cam., c. 67, 7, 11, S. 57.

3. 4. *Die Verbindungen Konstantinopels mit den Ostprovinzen im 6. und im 7. Jh.*

Die Hauptverbindung zwischen Konstantinopel und den östlichen Provinzen lief entlang der Westküste Kleinasiens bzw. über die Inseln Tenedos, Chios, Samos, Kos, Rhodos und Zypern, wo sie in zwei Varianten abzweigte: Die Küstenroute, die die Häfen Seleukeia am Orontes, Laodikeia, Tripolis, Berytos, Sidon, Tyros, Ptolemais, Joppe und Askalon berührte, und die Hochseeroute, die auf dem direkten Weg Alexandreia erreichte. Eine sekundäre Route berührte von Rhodos aus die lykische und kilikische Küste und erreichte über Patara, Myra, Attaleia, Seleukeia und Tarsos Seleukeia am Orontes bzw. Antiocheia und von hier wiederum Alexandreia.

Was die Häfen betrifft, ist die ganz außerordentliche Bedeutung der Weltstadt Alexandreia hervorzuheben, das bis 642 sogar Konstantinopel um einiges übertraf. Als Kultur- und Verwaltungszentrum und als Stapelplatz für die Produkte des Fernen Ostens bzw. Kornkammer des alten und neuen Roms zog Alexandreia einen regen Verkehr an[264].

Die Verbindung Alexandreia- Konstantinopel wurde bis 642 als Handelsroute von Frachtern frequentiert, die hauptsächlich mit Getreide und den übrigen Agrar- und Industrieprodukten des Nahen und Fernen Ostens beladen waren[265]. Da das Leben der hauptstädtischen Bevölkerung von den Getreidelieferungen Alexandreias gänzlich abhängig war, liefen zwei- oder dreimal alljährlich Schiffe der Getreideflotte

264. Vgl. Jones, LRE, Bd. II, S. 857f.

265. Die Fracht eines Handelsschiffes, das im Juli 479 im Hafen von Alexandreia die Fahrt antrat und über Smyrna nach Konstantinopel fuhr, bestand aus typisch alexandrinischen Produkten, nämlich Vögeln, Papier, Kochgeschirr und einer Drogenkiste; vgl. Dagron/ Rougé, Trois horoscopes, S. 130f.

von seinem Hafen aus. Als Stationen dieser Getreideitinerare sind anhand zerstreuter Quellenangaben Zypern[266], Andriake[267], Rhodos, Chios[268], Tenedos und Abydos[269] zu identifizieren.

Besonders rege war der Seeverkehr zwischen Rhodos und Konstantinopel, wie die häufigen Fahrten eines rhodischen Kauffahrers in der Regierungszeit von Konstans II. (641-668) auf diesem Teil der Route zeigen[270], und im Dreieck Lykien-Palästina-Ägypten (6. Jh.). Das kleine Handelsschiff des Askaloniers Menas, das Nikolaos von Sion bei seiner ersten Jerusalemfahrt im Hafen von Andriake bestiegen hatte, konnte bei günstigem Wind in nur fünf Tagesfahrten nach Askalon gelangen[271]. Seine zweite Pilgerfahrt trat Nikolaos im Hafen von Tristomon an. Das ägyptische Schiff kreuzte unter stürmischem Wind das Meer und lief die Nilmündung bei Diolko an[272]. Nachdem Nikolaos die Stätten Christi in Jerusalem besichtigt hatte, reiste er zum Hafen von Askalon. Das Schiff, das er nun bestieg, stammte aus Rhodos. Der Kauffahrer segelte bis vor das Vorgebirge Chelidon beim Phoinix-Kap, als Gegenwind aufkam; unter sehr schwierigen Umständen fuhr er dann am genannten Kap und am Hafen von Andriake vorbei. Erst nachdem Nikolaos mit dem

266. John of Nikiu, c. 97, 10, S. 158; Vita Ioannis Eleemosynarii, c. 52, S. 402f.

267. Anrich, Hagios Nikolaos, I, S. 132; vgl. ebda., S. 160f.

268. Um die Mitte des 6. Jh.s verdiente Kashish, der monophysitische Bischof von Chios, seinen Lebensunterhalt, indem er aus den Fasern der Dattelpalmenblätter Körbe herstellte. Diese brachten die alexandrinischen Getreideschiffe, die oft im Hafen von Chios anlegten, dorthin; vgl. hierzu, John of Ephesus, Lives III, S. 162

269. Prokop, Bauten, V 1, 7-16, S. 248.

270. Miracula Artemii, c. 35, S. 55ff.; vgl. Abrahamse, Sources, S. 269f.

271. Vita Nicolai Sionitae, c. 9, S. 9f.

272. Ebda., c. 27ff., S. 23ff.

Beiboot im Hafen von Tristomon ausgeschifft worden war, konnte das Schiff unter günstigem Wind Kurs auf Rhodos nehmen. Die Fahrt bis Chelidon nahm zehn Tage in Anspruch[273].

Hagiographische Texte nennen verschiedene Stationen der Seeverbindung zwischen Konstantinopel und Syrien bzw. Palästina. Der Jude Jakob hielt auf seiner Reise nach Ptolemais kurz in Charax, am Nordufer des Meerbusens von Nikomedeia, in Pylai, im Hafen von Pythia, das binnenwärts lag, in Kyzikos, Aig(e)ai[274] und Antiocheia an, nachdem er im konstantinopolitanischen Julianus-Hafen ein Schiff bestiegen hatte (603). Sechs Jahre danach (609) begab sich Jakob nach Rhodos, und von dort kam er im Oktober 610 nach Konstantinopel zurück[275]. Von Konstantinopel aus unternahm Johannes, der Bischof von Hephaistupolis, zwischen 537 und 541 heimlich insgesamt drei Reisen, um die monophysitischen Gemeinden Kleinasiens zu besuchen[276]. Bei der ersten Reise kam er über Asien und Lydien bis nach Tarsos[277]. Bei der zweiten Reise brach er unter dem Vorwand auf, er habe vor, die Bäder (von Pythia?) zu besuchen, fuhr «über die Inseln» vor der kleinasiatischen Küste, und speziell über Zypern, bis nach Kaisareia maritima[278]. Bei der dritten Reise (541) erreichte Johannes Rhodos, wo er mit dem von Alexandreia reisenden Johannes von Ephesos zusammentraf. Von dort gingen beide an Land und erreichten auf dem Landweg

273. Ebda., c. 36f., S. 30ff.; Zur Bedeutung der drei lykischen Häfen Phoinix, Andriake und Tristomon bei Myra im späten 6. Jh., vgl. Abrahamse, Sources, S. 275.

274. Zu diesem ostkilikischen Hafen, vgl. Robert, De Cilicie à Messine, S. 170ff.

275. Doctrina Iacobi, c. 40f., S. 129ff.

276. John of Ephesus, Lives II, S. 526ff.

277. Ebda., S. 535f.

278. Ebda., S. 537.

Ephesos. Im Hafen der Stadt bestieg Johannes von Hephaistupolis ein Schiff nach Chios, Alexandreia und Palästina, während sich Johannes von Ephesos nach Konstantinopel einschiffte[279].

In den letzten beiden Jahrhunderten vor der Araberinvasion gerieten die meisten Städte Syriens allmählich in Verfall; daran waren äußere und natürliche Ereignisse wie Kriegskatastrophen und Erdbeben schuld. Unter diesen Städten wird im 6. Jh. als Hafenstadt bisweilen noch Seleukeia erwähnt, obwohl sein Hafen infolge vorschreitender Versandung an Bedeutung verloren hatte[280]. Dort waren die Postbeamten Curiosi mit der Eintreibung der Abgaben (ein oder zwei Keratia je nach dem Herkunftsgebiet der Schiffe, d.h. 1/12 oder 1/24 der Goldmünze, für Ladungen von 1000 Modii) beauftragt[281]. Nach Seleukeia transportierten die Handelsschiffe u. a. Pilger, die dann auf der 524 gebauten Straße den Mons Admirabilis erreichen konnten[282]. Als Ausgangs- und Bestimmungshäfen bzw. als Zwischenstationen dieser Frachter dienten Häfen an der Südküste Kleinasiens. Der rege Pilgerverkehr zwischen Kleinasien und Syrien ist u. a. durch die Vita des Styliten Symeon belegt. Der gliederlahme Isaurier Konon z. B. wurde auf einem kleinen Schiff nach Seleukeia gebracht[283]. Abenteuerlich verlief eine Winterreise des Mönchs Dorotheos von Seleukeia nach Pamphylien, als ein einstündiger Sturm mit hohem Wellengang und heftigem Wind in der Mitte der Fahrt ausbrach[284]. Auf den relativ regen Schiffsverkehr im Hafen der

279. Ebda., S. 537ff.

280. Hierzu, Ruge, «Seleukeia», Sp. 1194f., 1196.

281. Dagron, Tarif, S. 435, 8-13.

282. Ruge, «Seleukeia», Sp. 1195.

283. Vita Symeonis stylitae iunioris, c. 227, S. 198f.

284. Ebda., c. 235, S. 211f.

Stadt weist die syrische Vita des Johannes Bar Aphthonia hin. Als Xenodochos des nahegelegenen St. Thomas-Klosters empfing und beherbergte Johannes großzügig alle Fremden, die auf dem Seeweg dort eintrafen oder von dort heimfahren wollten[285].

Als Häfen, die vorwiegend von Palästinapilgern angelaufen wurden, sind Joppe und Askalon belegt. Von dort war Jerusalem auf dem kürzesten Weg zu erreichen. In Joppe trat 480 der Diakon Phidos die Seereise nach Konstantinopel an; auf der Überfahrt nach Korykos, im Parthenischen Meer, erlitt das Schiff Schiffbruch, der Diakon jedoch konnte sich auf einer Planke retten[286]. In Askalon schiffte sich 520 Aitherios, der Bischof von Ephesos, ein, der Palästina als Pilger besucht hatte; bald nach der Abfahrt kam Gegenwind auf, und das Schiff wurde nach Joppe zurückgetrieben[287]. Es ist nicht bekannt, auf welchem Weg der Mönch Sabas im Mai 511 im Auftrag des Patriarchen Elias nach Konstantinopel reiste[288]. Die Rückreise erfolgte im Mai 512 auf dem Seeweg[289]. Wahrscheinlich erreichte er das Festland in Joppe oder in Askalon. Auf der zweiten Reise wurde er im April des Jahres 530, wahrscheinlich in Abydos, durch vorausgeschickte Dromonen mit Ehren empfangen[290]. Die Rückfahrt erfolgte im September desselben Jahres[291]. Wie lange eine Seereise auf der Route Palästina-Rhodos-Konstantinopel dauerte, erfährt man aus einem Horoskop. Dort ist von einer Fahrt die Rede, die im Hafen von Kaisareia angetreten wurde und mit einer Zwischenstation in Abydos 22 bis 24 Tage

285. Vita Ioannis Aphthoniae, S. 126.
286. Vita Euthymii, S. 63.
287. Vita Ioannis Hesychastae, S. 213.
288. Vita Sabae, S. 141.
289. Ebda., S. 146.
290. Ebda., S. 173.
291. Ebda., S. 179.

dauerte (1. -23./25. Oktober 474)[292].

Vor allem hagiographische[293] und annalistische[294] Quellen belegen die Bevorzugung der Seewege im Verkehr Konstantinopels mit den Ostprovinzen. Diese Feststellung läßt sich durch die Tatsache bestätigen, daß die Viten ländlicher Heiligen, wie z.B. des Theodoros von Sykeai, kaum Informationen über Kaufleute enthalten. Offenbar beförderten die Kaufleute ihre Waren am liebsten auf dem Seeweg, da die Transporte zu Lande zeitraubender und kostspieliger waren.

Die Seeroute im Ostmittelmeer wurde im 7. Jh. als Fluchtweg von Griechen benützt. So fuhr Johannes der Barmherzige kurz vor seinem Tod (619) offensichtlich infolge der persischen Eroberung von Alexandreia über Rhodos nach Zypern (Amathus), wo er bei seiner Ankunft starb[295]. Unter den Flüchtlingen befand sich damals auch der Neffe des genannten Patriarchen und Mönch des Symbulu-Klosters, Johannes, der sich auf dem Schiff des Diakons Stephanos nach Zypern (Kap Akroterion) retten konnte[296].

Trotz der Gefahren, die der byzantinisch-arabische Seekrieg für Privatreisende bedeutete, konnten Handelsfahrten weiter unternommen werden. Für den 14. 12. 655, ein Jahr nach der für die Byzantiner vernichtenden Masten-

292. Dagron/Rougé, Trois horoscopes, S. 120ff.
293. Vgl. Sophronii Thaumata, c. 55ff., S. 370ff., wo unter den Besuchern der Kultstätte der hll. Kyros und Johannes bei Alexandreia zwei Zyprioten und ein Rhodier erwähnt werden.
294. Vgl. John of Nikiu, c. 95ff., S. 151ff.; in dem auf die Zeit des Maurikios bezogenen Teil der Chronik wird über drei im Hafen von Alexandreia angetretene Seereisen berichtet, nämlich den Beutezug eines gewissen Isaak gegen Zypern (c. 97, 10, S. 158), die Abführung des Statthalters Aristomachos um 582 nach Konstantinopel (c. 95, S. 152ff.) und die unglückliche Fahrt eines Getreidefrachters, der kurz nach seiner Abfahrt sank (c. 103, 2, S. 165).
295. Vita Ioannis Eleemosynarii, c. 52f., S. 402ff.
296. Vita Spyridonis, c. 20, S. 81ff.

schlacht am Kap Phoinix, ist die Präsenz des Bischofs Paulos von Kreta in Trimithus auf Zypern bezeugt, wo er im Verlauf einer Reise von Ägypten nach Konstantinopel angekommen war[297].

3. 5. *Die arabische Invasion und ihre Folgen für den Verkehr*

Die Eroberung der Ostprovinzen hatte zunächst zur Folge[298], daß die kaiserliche Flotte für immer Alexandreia und die übrigen Häfen des südöstlichen Mittelmeeres verlassen mußte[299] und Byzanz vom Roten Meer und damit von den Märkten des Fernen Ostens abgeschnitten wurde. Bald waren die Eroberer mit Hilfe der seetüchtigen Syrer im Besitz einer Kriegsflotte, die im Jahre 647 ihre erste Operation gegen Zypern, die «Seeflanke der kilikischen Front», unternahm. Die Insel wurde zum ersten Glied jener Kette von Inselstützpunkten, die im späten 7. Jh. als Sprungbrett für die in Etappen vor sich gehenden Seeinvasion gegen Konstantinopel benutzt wurden. Für das Ostreich ergaben sich daraus weitere unübersichtliche Folgen. Die Verlegung der Seegrenzen nach Norden, entlang der mittelmeerischen Längsachse (Zypern - Kreta - Sizilien), bedeutete die Schrumpfung des Verkehrsraums der Byzantiner und die Verringerung des Handelsgütervolumens.

Der Seekrieg, der um die Mitte des 7. Jh.s eröffnet wurde, führte zu einer weitgehenden Militarisierung der Seewege[300], insbesondere in der Ostägäis, wie folgende Expeditionen

297. Ebda., c. 20, S. 89
298. Über die Folgen der Erscheinung der arabischen Macht im Mittelmeer, vgl. Ahrweiler, Mer, S. 17ff.
299. Zakythenos, Βυζαντινὴ Ἱστορία, S. 94.
300. Hierzu, vgl. Malamut, Les îles, S. 542ff.

bezeugen: 715 vereinigten sich Seeeinheiten in Rhodos mit der Absicht, die feindlichen Schiffsbauanlagen beim Vorgebirge Phoinix anzugreifen. Das Thema von Opsikion übernahm die Führung der revoltierenden Flotte, die über Adramyttion nach Konstantinopel fuhr[301]. 746 überfiel der Stratege der Kibyrrhaioten die arabischen Einheiten, die sich im zyprischen Hafen von Keramaia versammelt hatten, und vernichtete sie[302]. 790 kam die byzantinische Flotte nach Myra, umfuhr das Vorgebirge Chelidon und segelte in den Attaleia-Golf; in der Schlacht, die sich daraufhin entspannte, unterlagen die Byzantiner den Arabern, die unter günstigem Wind von Alexandreia aus über Zypern dorthin gesegelt waren[303].

Der militärische Charakter der Route, die längs der Küste nach Kreta führte, wird in dem berühmten «Seestadiodromikon» Konstantins VII. deutlich. Darin werden die verschiedenen Stationen (ἄπληκτα) folgenderweise angegeben: Konstantinopel - Herakleia (60 Meilen) - Prokonnesos (40 Meilen) - Abydos (70 Meilen) - Peukia (12 Meilen) - Tenedos (18 Meilen) - Mitylene (70 Meilen) - Chios (70 Meilen) - Samos (100 Meilen). Von Samos segelten die Schiffe in südsüdwestlicher Richtung über Phurnoi/Korseai (30 Meilen) - Naxia (70 Meilen) - Ios (30 Meilen) - Thera/Therasia (20 Meilen) - Christiana (20 Meilen) - Dia (80 Meilen) - Kreta (12 Meilen)[304].

Unter den einzelnen Stationen hatten freilich Abydos und die großen Inseln Samos, Chios und Mitylene eine sehr große bis erstrangige militärisch-strategische Bedeutung. Das wasserarme und felsige Phurnoi sowie die winzigen Inseln Christiana und Dia (12 Meilen von Kreta entfernt), die in

301. Theoph., AM 6207, S. 385; vgl. Niceph., c. 50, S. 116ff.
302. Theoph., AM 6238, S. 424; dt. Übers. v. Breyer, S. 65f.
303. Theoph., AM 6282, S. 465; dt. Übers. v. Breyer, S. 123.
304. Huxley, Porphyrogenitan portulan, S. 295.

früheren Zeiten gänzlich unbekannt geblieben sind, waren damals als natürliche Liegeplätze (αὐτοφυῆ ὁρμητήρια) bedeutend und außerdem wiesen sie aufgrund ihrer Lage den Seeleuten den Weg nach Kreta. Eine dritte Gruppe bildeten die größeren Inseln, wie Ios oder Naxos, die wegen ihrer verkehrsgünstigen Lage als Rast- oder Reparaturstationen für größere Flotten fungierten.

Eine eingehende Schilderung der letzten Reiseetappe ist in der romanhaften Vita der hl. Theoktiste enthalten. Die Kriegsschiffe, auf denen eine Delegation unter dem Magistros Niketas fuhr, segelten zunächst an Ios vorbei und legten wegen Gegenwinde in Paros an. Von dort gelangten sie über Dia nach Kreta (um 900, jedenfalls vor 905-911)[305]. Der Streckenabschnitt Paros - Dia - Kreta wurde in 1 1/2 Tagesfahrten zurückgelegt[306].

Daß sich die kaiserliche Flotte bei der Expedition im Juli des Jahres 960 nicht in Konstantinopel, sondern in Phygela an der Küste Kleinasiens gegenüber von Samos versammelte[307], zeigt, daß in der Tat das Stadiodromikon einen nur theoretischen Wert hatte; als dann die Flotte in Ios ankam, kannte nicht ein einziger Kapitän den Weg nach Kreta, so daß die Führung Schiffer aus Karpathos übernehmen mußten[308]. Die genaue Route, der die Kriegsflotte bei der gescheiterten Expedition von 949 zur Befreiung Kretas folgte, wird nicht überliefert. Wahrscheinlich fuhr sie über Samos, Rhodos und Karpathos[309].

Von einigen Stationen der in Frage stehenden Seeroute aus bestand die Möglichkeit einer direkten Überfahrt zu

305. Vita Theoctistae, c. 2ff., S. 225ff.
306. Ebda., c. 9, 23, S. 227, 232.
307. TheophCont, S. 475, 18-23.
308. Attal., S. 223, 20-224, 22.
309. De cer. I, S. 664ff.

Hafenstädten Kleinasiens. Verbindungen dieser Art gab es im 9. und 10. Jh. zwischen Samos und Milet[310], Mitylene und Smyrna[311], Zypern und Attaleia, Zypern und Seleukeia. Von der Bedeutung Attaleias als Handelsstadt und Flottenstützpunkt[312] zeugen verschiedene Texte sowie auch Kommerkiariersiegel. Konstantin der Jude bestieg dort eines der Schiffe, die «die Überfahrt nach Zypern zu machen pflegten». Während seines Aufenthalts dort besuchte er mehrere Kultstätten auf dem Bergland der Insel; danach bestieg er ein isaurisches Schiff, um bei Seleukeia an Land zu gehen[313].

Offensichtlich gab es zwischen Attaleia und Zypern «so etwas wie einen Linienverkehr»[314]: Die Zypernfahrt Konstantins ist in die Zeit vor der Rückeroberung der Insel und der Entstehung des Themas von Zypern unter Basileios I. (867-886) zu datieren (vor 867 oder vor 874)[315], da in der Vita vom arabisch-byzantinischen Condominium (688-965) über die Insel gesprochen wird[316]. In Attaleia befand sich auch eine wichtige Station der byzantinischen Staatspost. Neben Attaleia verfügte der Distrikt Agiya (vier Tagesfahrten und ebenso viele Tagesreisen von Attaleia entfernt) zwischen Lamos und Attaleia als Haupterzeugungsort des Storax über einen Hafen; dort wurde der Storax auf Schiffen u.a. nach

310. Vita Pauli iunioris, c. 24-25, S. 63ff.
311. Acta Davidis, c. 13, S. 225, 11-18 (Smyrna schickt Getreide und Hülsenfrüchte nach Lesbos, als dort eine Hungersnot herrscht); zur Entwicklung der Stadt Smyrna, vgl. Brandes, Städte, S. 126f.
312. Zur Entwicklung der Stadt im 7. und im 8. Jh., vgl. ebda., S. 127f.
313. Vita Constantini Iudaei, c. 28f., S. 635f.; ebda, c. 39, S. 639.
314. Schreiner, Zivilschiffahrt, S. 16.
315. Jenkins, Cyprus, S. 1008f.; die Entstehung des Themas von Zypern dürfte nach Malamut, Les îles, S. 543, um 874-878 stattgefunden haben.
316. Vita Constantini Iudaei, c. 38, S. 638.

Syrien und Ägypten verfrachtet. Von Agiya bis nach Ägypten brauchte man, bei günstigem Wind auf Hochsee fahrend, vier Tagesfahrten und bis Askalon drei Tagesfahrten[317].

Auf der wichtigen Route Konstantinopel - Rhodos - Zypern- Antiocheia - Askalon - Gaza - Alexandreia werden verschiedene Fahrtzeiten angegeben: Von Konstantinopel bis Rhodos (445 Meilen) schwankten sie von fünf bis zehn Tagesfahrten[318], die Zypernfahrt des Nikolaos Muzalon um 1107/1108 nahm unter sehr günstigem Wind und ohne Zwischenlandungen zehn Tage in Anspruch[319], bis Gaza (855 Meilen) schwankten die Fahrtzeiten von 10 bis 20 Tagesfahrten[320]; bis Attaleia werden 15[321] und bis Alexandreia 18 Tagesfahrten (im 11. Jh.)[322] angegeben. Von Rhodos bis Gaza (410 Meilen) brauchte man um die Wende zum 5. Jh. sieben Tagesfahrten (Geschwindigkeit: 2,44 kn)[323] und von Kaisareia maritima bis Rhodos (400 Meilen) zehn Tagesfahrten (Geschwindigkeit: 1,66 kn)[324]. Die Fahrtdauer hing nicht nur von der Schiffsart und dem herrschenden Wind, sondern auch

317. Ibn Hauqal, 201-202; franz. Übers. v. J. H. Cramers- G. Wiet, I, S. 196f.; dt. Übers. bei Marquart, Streifzüge, S. 208f.

318. Vita Porphyrii, c. 37, S. 31 (Strecke: Rhodos-Konstantinopel, Datum: ca. 6.- 16. Oktober 400, Dauer: 10 Tage, Geschwindigkeit: 1, 85 kn); ebda., c. 55, S. 45 (Strecke: Konstantinopel-Rhodos, Datum: 18.-23. April 402, Dauer: 5 Tage, Geschwindigkeit: 3,7 kn).

319. Doannidu, Ἀνέκδοτον Ποίημα, S. 119, V. 259-267.

320. Vita Porphyrii, c. 26, S. 23 (Strecke: Gaza-Konstantinopel, Datum: Frühling 398, Dauer: 20 Tage, Geschwindigkeit: 1,78 kn); ebda., c. 27, S. 23 (Strecke: Konstantinopel-Gaza, Datum: Frühling 398, Dauer: 10 Tage, Geschwindigkeit: 3,56 kn).

321. Marquart, Streifzüge, S. 209: «...Von Attaleia bis Konstantinopel braucht man ... zur See bei günstigem Winde 15 Tage».

322. Goitein, A Mediterranean Society I, S. 325f.; vgl. Casson, Ships, S. 290, Anm. 88.

323. Vita Porphyrii, c. 56f., S. 45ff.

324. Ebda., c. 34, S. 29 (Datum: ca. 25. 09 - 05. 10. 400).

von der Zahl der vorgenommenen Zwischenstationen ab. Bei insgesamt sieben Zwischenlandungen brauchte Benjamin von Tudela (um die Mitte des 12. Jh.s) von Konstantinopel bis Zypern 20 Tagesfahrten[325], d. h. zweimal die Zeit, die die Zypernfahrt des Nikolaos Muzalon in Anspruch genommen hatte.

3. 6. *Heilige Wege im Mittelmeer*

In der Zeit bis zur Erscheinung der Araber führte der Seeweg die Pilger von Rom durch die Straße von Messina nach Zypern und/oder einem der Häfen, von denen Jerusalem auf dem Landweg zu erreichen war (Paula); eine Alternative bot die Küste Nordafrikas die von den Häfen Frankreichs leicht erreichbar war. Man fuhr die Küste entlang nach Alexandreia (Postumianus) und von dort nach Kaisareia oder Joppe[326]. Diesen Weg benützten die Pilger aus dem Westen, nachdem Slaven, Bulgaren und Avaren die Balkanprovinzen des Reichs besetzt und besiedelt hatten.

Nachdem sich die Araber des Nahen Ostens bemächtigt hatten, gab es weiterhin zumeist mit Handelsschiffen unternommene Fahrten westlicher Pilger nach Palästina, auch wenn sie sich unter arabischer Herrschaft nicht immer gefahrenfrei abwickeln konnten[327]. Auf seiner Rückreise benutzte der fränkische Palästinapilger und Bischof Arculf um

325. Benjamin of Tudela, S. 14; die Zeit wird auf die einzelen Streckenabschnitte folgenderweise verteilt: von Konstantinopel bis Rhaidestos 2 Tage, bis Kallipolis 2 Tage, bis Koila 2 Tage, bis Mitylene 2 Tage, bis Chios 2 Tage, bis Samos 2 Tage, bis Rhodos 3 Tage und bis Zypern 4 Tage.

326. Maraval, Pèlerinages, S. 171, 165 (Karte).

327. Malamut, Les îles, S. 538ff., verwendet zutreffend den Begriff «Permanenz der Pilgerfahrten».

680 die nur selten belegte Seeroute Alexandreia-Kreta; auf der Insel hielt sich der Pilger einige Tage auf, worauf er im Frühjahr vor Ostern, wahrscheinlich auf einem seetüchtigen Segler, in die byzantinische Hauptstadt gelangen konnte[328].

Der Angelsachse Willibald kam über Tortona und Lucca nach Rom[329]. Dort blieb die Pilgergesellschaft zweieinhalb Jahre. Nach Ostern 723 reiste sie weiter, wahrscheinlich über das östlich von Terracina an der Via Appia gelegene Fondi, bis sie in Gaëta ankam[330]. Dort bestieg Willibald mit seinen Gefährten ein ägyptisches Schiff nach Neapel, Rhegium, Catania und Syrakus[331]. Auf hoher See ging die Reise weiter nach Monembasia, wo kurze Station gemacht wurde. Der Frachter, mit dem Willibald reiste, folgte zunächst der Archipelroute: von Monembasia segelte er über die kleine Insel Keos (Stützpunkt der Flotte und wichtige Station) nach Samos und Ephesos. Wie so oft im Mittelalter erfolgte die Reise nach Jerusalem teils auf dem Land-, teils auf dem Seeweg. Willibald und seine Gefährten wanderten wegen der Jahreszeit entlang der Küste über Phygela und Strobilos nach Patara. Nach Überwinterung in der lykischen Stadt (723) erreichte die Pilgergruppe im Frühling 724 auf dem Seeweg Kandeloros (= Καλὸν Ὄρος)/Korakesion[332]. Auf der letzten Reiseetappe erreichte Willibald nach einer Zwischenstation

328. Adamnanus, III, 1, S. 283f.: Arculfus ... ab Alexandria reversus per aliquot dies in Creta hospitatus est insula et ab ea navigans Constantinopolim appetivit; dt. Übers. v. Donner, Pilgerfahrt S. 408, 330 (Einführung).

329. Vita Willibaldi, 91, 24-25, S. 42.

330. Ebda., 91-93, 1, S. 38-46.

331. Ebda., 93, 2 - 93, 12, S. 46.

332. Vgl. Tomaschek, Kleinasien, S. 56f.; zwei weitere Übergangshäfen nach Zypern waren laut dem frühbyzantinischen «Σταδιασμὸς θαλάσσης» Selinus und Anemurion; vgl. hierzu, Hild, Westkilikische Küste, S. 137ff.

auf Zypern (Paphos und Konstantia) Antarados an der syrischen Küste (Ende Juni 724)[333].

Der Bischof Magdalvaeus von Verdun überschritt die Alpen und zog über Rom ostwärts (um 757). Auf dem Monte Gargano besuchte er das Heiligtum des St. Michael und nahm das Schiff an einem unbekannten Hafen Apuliens (Bari?) nach Konstantinopel, um letztlich ebenfalls auf dem Seeweg über Ephesos Joppe und von dort auf dem Landweg Jerusalem zu erreichen[334]. Obwohl zwischen Ephesos und Joppe keine Zwischenstation angegeben wird, ist als wahrscheinlich anzunehmen, daß das Schiff von einem griechischen Hafen in Lykien oder von Zypern nach Joppe segelte. Die ganze Reise fand also auf dem Seeweg statt[335]. Zur See reisten ebenfalls nach Palästina Silvinus, der Bischof von Auchy in Artois, sowie viele anonyme Händler, um dort Reliquien zu erwerben[336]. Einzelheiten bezüglich der Itinerare werden nicht überliefert. Möglicherweise vollzogen sich diese Reisen als direkte Überfahrten von einem italienischen Hafen nach Palästina oder Syrien, wie die um 870 datierte Reise des fränkischen Mönchs Bernhard bezeugt. Bernhard folgte fast dem gleichen wie Magdalvaeus Itinerar bis zum Land Apulien (über Rom, Monte Gargano und Bari), kam jedoch in der Folge auf den alten Straßen, nämlich Via Traiana und Via Appia, nach Tarent, wo er ein riesengroßes arabisches Kriegsschiff nach Alexandreia bestieg, um von dort auf

333. Vita Willibaldi, 93, 12 - 94, 8, S. 46ff.; über Strobrolis und Melite, vgl. ebda., S. 92ff. (= Kommentare, Nr. 63, 65). Bei «Milite» handelt es sich um die Stadt Milet, die vielleicht vor Strobrolis hätte erwähnt werden müssen; Tomaschek sieht hier die entstellte Form eines anderen Ortsnamens (vielleicht Megiste oder der Bischofssitz von Miloton).

334. Ebersolt, Orient et Occident, S. 53.

335. Pertusi, Irradiazione, S. 86.

336. Ebersolt, Orient et Occident, S. 53.

dem Landweg Palästina zu erreichen[337].

Im 11. Jh. kam es zu einer Intensivierung des Pilgerverkehrs aus den westlichen Ländern nach Palästina, die an den Zahlen der Pilgerreisen überprüft und gemessen werden kann. So sind 46 Fälle von hinsichtlich Zusammensetzung und Umfang der Gruppen verschiedenen Pilgerfahrten aus Deutschland überliefert[338], aus Frankreich 43 (einschließlich zweier gescheiterter Versuche) Wallfahrten bezeugt[339]. Für dieses Jahrhundert ist die Benützung der verschiedenen Seewege gut dokumentiert. Raymond, Seigneur von Bousquet (Hoch-Garonne), der in der alten etruskischen Stadt Luna ein Schiff nach Palästina bestiegen hatte, erlitt auf der Adria Schiffbruch und wurde von den Wellen, an einem Holz festgeklammert, nach Afrika verschlagen[340]. Der Abt Gautier von Lesterps erlitt auf der Adria Schiffbruch[341]. Der auf der Seereise verstorbene Thierry, Bischof von St.-Hubert in Ardennes, wurde auf Zypern bestattet. Thierry, der in Ungarn von Räubern gefangengenommen wurde, nachdem ihm die Durchreise nach Byzanz in Belgrad untersagt worden war, kam nach Rom und Gargano mit der Absicht, von einem Hafen Apuliens nach Konstantinopel weiterzureisen. Der Plan wurde nie verwirklicht[342]. Der Graf Hilduin brach in Arcy (Campagne) auf. Er reiste zu Schiff im Geleit des Abtes von Montier-en-Der (Hoch-Marne), der während der Überfahrt starb[343].

Neben der direkten Überfahrt von einem Hafen an der

337. Tobler-Molinier, Itinera Hierosolymitana, S. 309-318; Pertusi, Irradazione, S. 86; Wilkinson, Pilgrims, S. 141f.

338. Röhricht, Die Deutschen im Heiligen Lande, S. 3ff.

339. Ebersolt, Orient et Occident, S. 75ff.

340. Ebda., S. 72.

341. Ebda., S. 77.

342. Ebda., S. 79ff.

343. Ebda., S. 72.

Ostküste Italiens oder an der Südküste Frankreichs nach Palästina und dem Umweg, der von Bari oder Brindisi über Konstantinopel führte, praktizierten die Pilger die kombinierte See- und Landreise, indem sie nach der Überfahrt nach Dyrrachion oder Naupaktos der Via Egnatia oder einer anderen Straße bis Konstantinopel bzw. Athen folgten. Eine griechische Quelle berichtet von der Wanderung zweier römischer Mönche durch Mittelgriechenland; Lukas von Steirion, der junge Sohn der Familie, bei der die Mönche eingekehrt waren, begleitete bzw. führte sie heimlich bis nach Athen; dort, wahrscheinlich am Piräushafen, konnten sie ein Schiff finden, um ihre Reise nach Palästina fortzusetzen (um 910-911)[344]. Die Skandinavier bevorzugten die Rundreise, nämlich den Hinweg mit dem Schiff durch die Meerenge von Gibraltar und die Rückreise über Land durch Rußland. Seltener, wie bei der Hinreise des Harald Hardrada (um 1034)[345], wurde der berühmte Flußweg von den Warägern nach Byzanz benützt.

Eine Route, die nicht nur von venezianischen und amalfitanischen, sondern auch von barensischen Schiffen[346] im ausgehenden 11. Jh. frequentiert wurde, wird in der sog. «Translatio Barim Graece» im Detail geschildert. Die barensischen Kauffahrer brachen im Jahre 1087 von Antiocheia auf und legten im östlichsten Hafen von Myra Andriake an, wo sie sich der Reliquien des hl. Nikolaos bemächtigen konn-

344. Vita Lucae Stiriotae, c. 16, S. 166.

345. Blöndal, Varangians, S. 56.

346. Die Barenser entfalteten im 11. Jh. eine rege Handelstätigkeit, indem sie oft die Häfen der Adria und Kalabriens aufsuchten; ihre Präsenz ist für die Mitte des 11. Jh.s in Penna (1051), Monopoli (1069), Durazzo (1071) und in den Gewässern Kroatiens (1024) bezeugt. Um die Peloponnes herumfahrend, gelangten sie sogar bis nach Konstantinopel und Tarsos; vgl. hierzu, Schaube, Handelsgeschichte, S. 28f.

ten. Mit der wertvollen Ladung fuhren die Schiffe dann gegen Sonnenuntergang ab und erreichten während der Nacht bei günstigem Wind die der Bucht von Tristomon vorgelagerte Insel Kakkabos/Dolichiste/Kekowa oder einen gleichnamigen Küstenort, 10 km westlich von Andriake, und die Insel Magesta/Megiste/Kastellorizon; die Flottille gelangte dann bei hohem Wellengang und Gegenwind nach Patara und bei Windstille nach Perdikea (die Pharalia-Insel der griechischen Portolane in der Symbola-Bucht[347], etwa 35 km westlich von Patara), fuhr bei leichter Brise in den Markianu-Hafen (= Telmessos/Makre) ein und kreuzte den Trachys Kolpos (wahrscheinlich Golf von Syme), bis sie schließlich unter sehr günstigen Umständen über die sonst unbekannte Insel Tzerasanos, die Insel Melos und die Insel Staphnos (= Kaymene oder Siphnos) Kurs auf die Peloponnes nahm. An der peloponnesischen Küste berührten die Barenser Geraki/Hierax, Monembasia/Monobasia, Methone und Sykea, von wo aus in direkter Fahrt die Stadt Bari erreicht wurde[348]. Von der Insel Tzerasanos in der Nähe von Syme bis Melos (ca. 500 Meilen) verlief die Reise sehr schnell (Dauer: 36 Stunden, Geschwindigkeit: 13,88 kn)[349]. Die lange Strecke von der Insel Syme bis Bari legten die Kauffahrer in nur 20 Tagen[350] zurück, da die Witterungsverhältnisse sehr günstig für sie waren[351].

347. Vgl. Delatte, Portulans, S. 253; Kretschmer, Portolane, S. 524, 665; vgl. Robert, Voyage d'Antiphilos, S. 283, Anm. 109.

348. Anrich, Hagios Nikolaos I, S. 436-445; vgl. Schreiner, Zivilschiffahrt, S. 14; Tomaschek, Kleinasien, S. 43ff.; Foss, Lycian Coast, S. 4ff.

349. Anrich, Hagios Nikolaos I, S. 443, 26-444, 2: ... ἐκεῖθεν (sc. ἐκ τῆς νήσου Τζερασάνου) ἀπέπλευσαν ἐν δυσὶ ἡμέραις καὶ μιᾷ νυκτὶ μίλια πεντακόσια. καταλαβόντες οὖν ἐν Μήλῳ τῇ νήσῳ...

350. Ebda., S. 443, 17-22.

351. Ebda, S. 442.

Pilgeritinerare blieben über die Jahrhunderte hinweg relativ konstant. 1102 segelte der angelsächsische Pilger Saewulf[352] von Korinth aus zum Hafen von Hosta (portus Hostae/Livadostro/Riva d'Ostria, 13 km westlich von Plataiai)[353], worauf die Reisegesellschaft teils zu Fuß, teils mit dem Esel über Theben (22 km von Hosta entfernt) nach Euripos/Negroponte wanderte. Im Hafen von Euripos traten die Pilger erneut die Seereise an. Das gemietete Schiff, auf dem sie fuhren, berührte die Petalioi-Inseln, Andros, Tenos, Syros, Mykonos, Naxos, Ikaria und Amorgos (bzw. Amorgos und Ikaria). Nach Amorgos fuhr es in nördlicher Richtung über Samos und Chios nach Mitylene. Erst dann nahm das Fahrzeug Kurs auf Palästina. Es läßt sich schwer sagen, aus welchen Gründen eine Gruppe, die primär Palästina zu besuchen vorhatte, so weit nördlich segelte. Wollte sie zunächst bis Ephesos segeln, in dessen Höhe die Archipelroute mit der Route Konstantinopel-Palästina zusammentraf, ehe sie durch klimatische Bedingungen gezwungen wurde, den Kurs zu ändern? Oder konnte sie vielleicht kein abfahrtbereites Schiff nach Palästina finden, so daß der oben beschriebene weite Umweg in Kauf genommen werden mußte?

Auf der Weiterfahrt berührte das Schiff die Inseln Patmos, Leros, Kalymnos, Kos, dann Knidos und schließlich Syme und Rhodos[354]. Daß die Gruppe Ephesos, das «am Festland, eine Tagesfahrt von Smyrna entfernt, liegt», nach Patmos erreichte, scheint zweifelhaft zu sein, zumal bekanntlich bei Itineraren die richtige Reihenfolge der Stationen oft gestört ist. Wahrscheinlicher ist die Annahme, daß Ephesos, wenn überhaupt, nach Mitylene angelaufen wurde. Von Rhodos aus fuhr die Gruppe nach Patara hinüber, eine Tagesfahrt von Rhodos am

352. Saewulf, S. 32ff.

353. Vgl. TIB, 1, S. 252.

354. Tomaschek, Kleinasien, S. 19, 21, 22, 40.

Festland gelegen, wo sie am Abend ankam, nachdem sie einem heftigen Sturm mit knapper Not entronnen war. Entlang der Küste segelnd, fuhren danach die Pilger über die Häfen Mogronissi (= Makronissi, d. h. die langgestreckte Insel von Kakkabos), Myra und am Phoinix-Kap vorbei bis zum Xindacopo (= Chelidon-Kap), «was 60 Ruder bedeutet»[355]. Von dort erfolgte die Überfahrt nach Paphos. Auf der Überfahrt zur Küste Palästinas geriet das Schiff in einen schweren Sturm, konnte jedoch nach sieben Tagen und Nächten gefährlicher Fahrt unversehrt den Hafen von Joppe anlaufen.

Auf der Rückfahrt erreichte das Schiff das St. Andreas-Kap an der nordöstlichen Spitze Zyperns, fuhr zum Hafen von St. Symeon (Seleukeia am Orontes) hinüber und setzte die Reise entlang der Küste über die Häfen von St. Maria, Antiocheia am Kragos[356], Myra und Patara fort. Rhodos wurde am 23. Juni 1103 erreicht, nachdem die Gruppe im Golf von Attaleia einem Schiffbruch knapp entgangen war.

Die Reise nach Konstantinopel erfolgte auf einem kleinen gemieteten Schiff über Strobilos, Samos, Chios, die «Großstadt» Smyrna, Mitylene, Tenedos, St. Euthymios (Sestos) gegenüber von Abydos (beide als «die Schlüssel Konstantinopels» bezeichnet), Kallipolis, Hagios Georgios, Panion/Panidos, Rhaidestos und Herakleia[357].

Der russische Abt Daniel, der einige Jahre nach Saewulf entlang der Küste Kleinasiens nach Palästina fuhr, sagt in seinem Itinerar überhaupt nichts über die eigentlichen Reiseumstände[358]. Der Pilger zählt von Krithea bis Tenedos 30 Werst: «Das ist die erste Insel im Großen Meer mit den Reliquien des St. Abudimos». Zur Insel Mitylene gelangte Daniel nach einer Fahrt von 100 Werst. Die gleiche Distanz von 100 Werst mußte er zurücklegen, um Chios, den «Bestattungsort des Märtyrers Isidoros», zu erreichen. Dort erzeuge man Mastix, Wein guter Qualität und alle Gemüsearten. Auf der Weiterfahrt wurde die Pilgerstätte Ephesos angelaufen. In bezug auf die Stadt berichtet Daniel, sie sei von Chios 60 Werst entfernt, liege von ihrem, «des Marmors» genannten Hafen 4 Werst weit weg auf den Bergen und sei an allen Gütern reich[359].

Die nächsten Reisestationen hießen Samos (40 Werst von Ephesos), Ikaria (20 Werst von Samos), Patmos (60 Werst von Ikaria), Leros, Kalymnos, Nisyros, Kos, «eine sehr reiche Insel, die dicht bevölkert ist und Überfluß an Vieh hat», Telos, Chalke, Rhodos. «Alle diese Inseln, gut bevölkert und reich an Vieh, liegen 60 Werst voneinander entfernt». Von Rhodos nahm die Pilgergruppe Kurs auf die Südküste Kleinasiens. Vom Hafen der Stadt Makre/Telmessos (60 Werst von Rhodos) segelte sie die Küste entlang nach Patara (40 Werst von Makre), Myra (40 Werst von Patara) und schließlich zum Chelidon-Kap, von wo aus der 200 Werst lange Übergang nach Zypern erfolgte[360]. Die Seereise endete im Hafen von Joppe. Laut dem Text produzierte der Bezirk, dessen Mittelpunkt in Myra lag, schwarzen Weihrauch und Tragantgummi. Die merkwürdige Art und Weise, in der beide Produkte vom Baum Zygia und vom Strauch Raka (= Storax) gewonnen wurden, sowie das darauffolgende Herstellungsverfahren schildert Daniel am ausführlichsten[361]. Die fertig-

355. Saewulf, S. 34.

356. Vgl. Hild, Westkilikische Küste, S. 137ff., Anm. 5.

357. Saewulf, S. 34ff.; vgl. Tomaschek, Kleinasien, S. 16; Tomaschek, Hämus-Halbinsel, S. 332.

358. Seemann, Wallfahrtsliteratur, S. 177f.

359. Itinéraires russes, S. 6-9; vgl. Tomaschek, Kleinasien, S. 19ff.; über die Häfen von Ephesos, vgl. Foss, Ephesus, S. 185f.

360. Über die Häfen der lykischen Küste, vgl. Foss, Lycian Coast, 4ff.

361. Itinéraires russes, S. 8f.; dt. Übers. v. Tomaschek, Kleinasien,

gestellten Produkte wurden dann an ausländische Händler verkauft. Diese wichtigen Informationen Daniels über die landwirtschaftlichen Tätigkeiten der Einwohner Lykiens bestätigen die eine frühere Epoche betreffenden Aussagen Ibn Hauqals.

Nach den oben beschriebenen Pilgeritineraren zu urteilen, wurden bei namhaften Pilgerfahrten im 8., 11. und im beginnenden 12. Jh. folgende Häfen und Inseln am häufigsten angefahren: Methone und Monembasia, Ephesos[362], Phygela[363] und Strobilos in Karien (südlich vom antiken Myndos)[364], Kos[365], Rhodos[366] und Zypern, Patara und Myra[367]. Die meisten dieser Häfen hatten eine große Bedeutung für den gesamten mediterranen Handel, andere wie die lykischen Häfen waren als Verkehrsknotenpunkte wichtig[368].

S. 44: «Von der Insel Rhodos sind es 60 Werst nach Makre; hier und im ganzen Landstrich bis Myra hin wird der Weihrauch γομφίτης erzeugt; es wächst nämlich ein Baum, einer Erle ähnlich, genannt ζυγία, walcher Balsam liefert, den man mit einem scharfen Eisen abnimmt; dann wächst dort ein Strauch, genannt στύρακα, unter dessen Rinde ein Wurm lebt, welcher den Stamm anbohrt, so daß eine Art Mehl oder Kleie herauskommt; beide Stoffe werden gemischt, in einem Kessel gesotten, in Schläuche verpackt und als schwarzer Weihrauch verkauft».

362. Ebda, S. 32ff.

363. Ebda., S. 34f.; Foss, «Phygela», S. 1672.

364. Tomaschek, Kleinasien, S. 38f.; Amantos, Στρόβιλος, S. 292; Foss, «Strobilos», S. 1967f.

365. Tomaschek, Kleinasien, S. 22.

366. Ebda., S. 22f.

367. Ebda., S. 45ff.

368. Zur wachsenden Bedeutung dieser Häfen nach der Wiederherstellung des Friedens im Mittelmeer um 961-965, vgl. Ahrweiler, Mer, S. 166ff.

3. 7. *Die Verbindungen mit Nordafrika*

Über die Verbindungen zwischen Karthago und dem Osten ist mit Recht angemerkt worden, daß im 6. und 7. Jh. Teilfahrten überwiegen, obwohl es daneben einige Nachrichten über direkte Fahrten über das Mittelmeer gibt. Von mehreren Seereisen zwischen Rom, Panormos und Agrigent und von diesen Orten nach Palästina mit Zwischenaufenthalt in Karthago berichtet die Vita des Gregor von Agrigent. Bei seiner ersten Reise legte der Heilige auf einem Wasserfrachter die Strecke von Agrigent nach Karthago zurück. Die Reise dauerte unter günstigem Wind drei Tagesfahrten (Tagesleistung: 100-120 km)[369]. Diese Angabe stimmt mit anderen Nachrichten über die Fahrtdauer zwischen den Großinseln (Sizilien und Sardinien) und Nordafrika überein. Von Syrakus bzw. Kaukana nach Karthago (260 Meilen) bzw. Kaputvada unterhalb Karthagos brauchte man 2 1/2 bis 3 Tagesfahrten (mit einer Zwischenlandung in Melite/Malta, das halbwegs lag, oder ohne sie)[370]. Kehren wir nun zu den Gegebenheiten der Vita zurück. Während sich Gregor in Karthago befand, bestiegen drei Mönche im Romhafen Porto ein

369. Vita Gregorii Agrigentini, c. 7-8, col. 560f.; vgl. Claude, Handel, S. 64.

370. Prokop, Vandalenkriege, I (= De bellis III) 14, 8, S. 102: ... οἰκέτην αὐτῷ ἐπέδειξεν τριταῖόν οἱ ἐκείνῃ τῇ ἡμέρᾳ ἐκ Καρχηδόνος ἥκοντα (Strecke: Karthago - Syrakus. Länge: 260 Meilen. Dauer: 2 1/2 Tage. Geschwindigkeit: 4,33 kn); ebda., I 25, 21, S. 164: ἄραντες δὲ ἐνθένδε παντὶ τῷ στόλῳ τριταῖοι κατέπλευσαν ἐς τὴν Λιβύης ἀκτήν (Strecke: Karales auf Sardinien - Afrikaküste. Länge: 200 Meilen. Dauer: 2 1/2 Tage. Geschwindigkeit: 3,33 kn); Theoph., AM 6026, S. 190 (Strecke: Kaukana bei Syrakus - Kaputvada, unterhalb Karthagos. Dauer: 3 Tage); Prokop, Vandalenkriege I (= De bellis III) 14, 16-17, S. 104ff. (Strecke: Melite - Kaputvada. Länge: 165 Meilen. Dauer: 1 oder 1 1/2 Tage, unter starkem Ostwind. Geschwindigkeit: 4,5 - 7 kn).

Schiff, das sie in zehn Tagen nach Karthago brachte[371]. Gemeinsam mit den Mönchen trat nun Gregor die Seereise nach Tripolis in Syrien an, wo er nach 20 Tagen ankam (Entfernung in der Luftlinie 2400 km, Tagesleistung: über 120 km)[372]. Die Rückfahrt der Gefährten Gregors vom syrischen Tripolis bis zur Südküste Siziliens bei Passararia in der Gegend von Plinthias/Phintias mit einem Schiff der panormischen Kirche dauerte zwei Wochen (1. - 15. Juni); nach einigen Tagen nahm das Schiff von dort Kurs nach Panormos[373]. Eine Reise der Bischöfe Roms nach Panormos (Entfernung in der Luftlinie 400 km, Küstenlänge 900 km), die 24 Tage (16. August - 10. September) in Anspruch nahm, vollzog sich wahrscheinlich nicht als Hochsee-, sondern als Küstenfahrt mit häufigen Zwischenlandungen, die eine Reduzierung der reinen Segelzeit ergaben, so daß die Tagesleistung bei 35-45 km lag[374]. Die darauffolgende Fahrt der Bischöfe nach Agrigent nahm bei günstigem Wind zwei Tage in Anspruch. Das Schiff legte täglich 100-120 km zurück, während die erreichte Geschwindigkeit bei ca. 3-3,5 kn lag[375]. Später legte Gregor die Strecke Rom - Agrigent in einem Monat (10. August - 10. September) zurück[376], was der Dauer der früheren Fahrt der Bischöfe auf der Strecke Rom - Panormos - Agrigent entspricht. Etwas weniger Zeit, nämlich 20 Tage, brauchte der hl. Elias von Enna im 9. Jh. auf der Strecke Tauromenium - Rom (Tagesleistung: 45-50 km)[377]. Die durchschnittliche

371. Vita Gregorii Agrigentini, c. 25, col. 592.
372. Ebda., c. 11, col. 565; vgl. Claude, Handel, S. 64.
373. Vita Gregorii Agrigentini, c. 19, col. 580f.; vgl. Mickwitz, Verkehr, S. 80.
374. Vita Gregorii Agrigentini, c. 47, col. 628f.; vgl. Claude, Handel, S. 64.
375. Vita Gregorii Agrigentini, c. 48, col. 629; vgl. Claude, Handel, S. 64f.
376. Vita Gregorii Agrigentini, c. 89, col. 705.
377. Vita Eliae iunioris, c. 36, S. 54.

Reisedauer zwischen Rom und Sizilien wird demnach mit 20-30 Tagen angegeben, woraus sich eine Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 2 kn ergibt.

Als Zwischenstation wird Karthago auch bei der Reise Grippos nach Konstantinopel angegeben (589). Die Legation hatte Karthago wahrscheinlich von Marseille aus, dem üblichen Abfahrthafen merowingischer Gesandtschaften nach dem Osten[378], über eine nicht genannte nordafrikanische Hafenstadt erreicht[379]. Die Erzählung «verstärkt den Eindruck, daß Karthago in dieser Spätzeit etwas von seiner Zentralstellung in der Punierzeit zurückerobert hatte»[380]. Von der Bedeutung der Stadt als Verkehrsmittelpunkt, der vor und nach der byzantinischen Rückeroberung sowohl mit Rom und Sizilien als auch, obgleich in geringerem Maße, mit dem Osten Handelsbeziehungen unterhielt, zeugt die Tatsache, daß ein syrakusanischer Seehändler am Vorabend der byzantinischen Invasion in Afrika Prokop wertvolle Informationen über die Vandalen lieferte[381]. Als dann die Flotte nach Entfernung der Sperrkette in den Mandrakion genannten Hafen Karthagos einlief, befanden sich dort, im Königspalast eingekerkert, zahlreiche Kaufleute aus dem Osten[382].

Vermutlich per Schiff reiste Maximos der Bekenner zweimal nach Nordafrika. Bei seinem ersten Aufenthalt dort traf er mit der mönchischen Gruppe «Eukratades» zusammen, die vermutlich Sophronios dorthin geführt hatte (632)[383]. Nach

378. GregTur., VI, 24, Bd. I, S. 40: ... Gundovaldus ... de Constantinopoli veniens, Massilia est advectus; Gundovald trat die Rückreise vor dem 14. August 582 (Tod des Tiberios I.) an und traf in Marseille nach dem 18. 9. 582 ein; vgl. hierzu, Goffart, Policy, S. 101ff.
379. GregTur., X 2, Bd. II, S. 328f.: ...cum, adepto navigio, cum sociis suis Africae portum adtigisset, Cartaginem magnam ingressi sunt.
380. Mickwitz, Verkehr, S. 79.
381. Prokop, Vandalenkriege, I (= De bellis III) 14, 7-8, S. 102ff.
382. Ebda., I (= De bellis III) 20, 4-5, S. 138.
383. Sansterre, Moines, S. 57ff.

11. 02. 641 verließ Maximos erneut Jerusalem und erreichte im Geleit des Anastasios und anderer «Brüder» über Nordafrika und Sizilien Rom (Ende 645 oder Anfang 646), wo er eine wichtige Rolle in der Vorbereitung der Lateransynode (649) spielen sollte. Von Nordafrika brach er wahrscheinlich unmittelbar nach der arabischen Invasion in Tripolitana auf (643). Der arabische Beutezug von 647/648 zwang auch eine Gruppe von nestorianischen Studenten aus Nisibis, die sich in Hippo Diarrhytus aufhielten, die Flucht nach Rom zu ergreifen, wo sie vom Papst Martin I. empfangen wurden[384].

Schiffe, die von Karthago aus in den Osten segelten, benutzten manchmal, um die Sandbänke (Syrteis) zu meiden, den Weg über Sizilien. Fulgentius von Ruspe, der als Reiseziel Alexandreia hatte, bestieg in Karthago ein Schiff nach Syrakus. Dies aber dürfte eher ein Ausnahmefall gewesen sein[385]. Allem Anschein nach erfolgten die meisten Fahrten zwischen Afrika und Konstantinopel über Alexandreia. Vermutlich von Libyen aus fuhr ein Schiff ab, das, nachdem es mit verschiedenen Luxusartikeln im Hafen von Alexandreia geladen worden war, nach Athen gelangte (Juli 475)[386].

Küstenfahrten zwischen Kyrenaika und Alexandreia konnten auch mit kleinen Schiffen unternommen werden, wie der recht aufschlußreiche Bericht des Synesios (1. Jahrzehnt des 5. Jh.s) über die Umstände solcher Reisen zeigt[387]. Der Küstenroute folgte allem Anschein nach auch der Segler, der auf der Rückfahrt von einem unbekannten afrikanischen Hafen vor Alexandreia scheiterte[388], sowie auch Leontios von

384. Ebda., S. 25ff.
385. Vita Fulgentii, c. 8, S. 47; vgl. Claude, Handel, S. 152, Anm. 149.
386. Dagron/Rougé, Trois horoscopes, S. 123ff.
387. Synesii Epp., Nr. 5, S. [11] - [26].
388. Vita Ioannis Eleemosynarii, c. 25, S. 377.

Apameia, um von Pentapolis in Kyrenaika nach Alexandreia zu gelangen (Anfang des 7. Jh.s)[389].

Freilich gab es daneben direkte Fahrten zwischen Konstantinopel und Nordafrika. Darüber liefern verschiedene Quellen Belege. Schiffe der Kriegsflotte Justinians, die bis zu 400 Vandalenkrieger an Bord hatten, segelten über Lesbos und Peloponnes bis zu einem nicht genannten libyschen Anlegeplatz[390]. 699 machte die byzantinische Flotte auf der Rückkehr von Karthago kurze Station auf Kreta[391]. In gegebenen Fällen wurden auch Küstenwege benutzt. Einen Teil der Küstenroute könnte jener Frachter befahren haben, der mit Architekturteilen aus Konstantinopel im 7. Jh. in Thenai landete (685 oder 690)[392]. Ähnliche Itinerare müssen für Fahrten von Konstantinopel über die wichtige Hafenstadt Thenai nach Karthago und zurück angenommen werden[393], wobei die Schiffe wohl auf der Route Kyrenaika - Kreta bzw. Peloponnes den griechischen Archipel erreichten.

3. 8. *Reiserouten und Häfen im Tyrrhenischen, Ionischen und Adriatischen Meer*

Von Rom aus, dem Start- und Endpunkt vieler Reisen nach und aus dem Osten, verlief die Hauptroute längs der Küste über Terracina, Gaëta, Neapel und Rhegium. Der verhaftete Papst Martin I. erreichte von Porto aus auf einem Schiff der kaiserlichen Flotte in 11 Tagen (19. - 30. Juni 653) Misenum[394].

389. Pratum Spirituale, c. 195, col. 3077.
390. Prokop, Vandalenkriege II (= De bellis IV) 14, 18-19, S. 264.
391. Theoph., AM 6190, S. 370.
392. Miracula Demetrii, [313]-[315], S. 239ff.
393. Doctrina Jacobi V 19, 10-15, S. 213ff.
394. Vita Martini I, c. 5-6, S. 257f.; Devreesse, Hypomnesticum, S. 53f.

Die Versandung Ostias und Portos und die Eroberung der zwischen Terracina und Neapel liegenden Ländereien durch die Langobarden hatten zum Ergebnis, daß die Via Appia außer Gebrauch kam und das auf einer felsigen Halbinsel liegende Gaëta zum Haupthafen Roms wurde[395]. Außerdem bekam der sekundäre Anlegeplatz Neapel eine neue Bedeutung, da er an die Stelle der verfallenenen Poteoli/Pozzuoli und Vibo Valentia[396] trat. Fortan pflegte man über die genannte Straße bis nach Terracina und Gaëta zu reisen, um von dort ein Schiff nach Süden zu besteigen. Willibald bestieg in Gaëta ein Schiff nach Neapel und Rhegium[397]. Auf der Rückreise von Konstantinopel wurde der Papst Konstantin in Gaëta empfangen, am 24. 10. 711 hielt er dann seinen Einzug in Rom[398]. In Gaëta landete mit dem Schiff Athanasios, der Bischof Neapels, um anschließend «reitend» nach Rom zu gelangen[399]. Als Anlegeplatz ist neben Gaëta Terracina im 10. Jh. häufig erwähnt[400]. Relativ kurz war die Strecke zwischen dem gegen Ende des 6. Jh.s gegründeten Amalfi[401] und Palinodion, einem kleinem Hafen nördlich des verfallenen Vibo Valentia, die der Amalfitaner Petros zurücklegte, um den hl. Sabas zu besuchen[402]. Zu Anfang des 10. Jh.s hatte wahrscheinlich das alte Tauriana eine gewisse Bedeutung als Handelshafen. Dort wurden die Reliquien des hl. Elias von Enna entladen, um dann auf dem Landweg zum Kloster in

395. Falkenhausen, Réseaux routiers, S. 724f.

396. Über die günstige Verkehrslage von Vibo Valentia und seine Bedeutung für Bauholztransporte von Sila nach Neapel und Rom, s. Falkenhausen, Réseaux routiers, S. 722f.

397. Vita Willibaldi, 91-93, S. 38-46.

398. Caspar, Papsttum II, S. 639.

399. Falkenhausen, Réseaux routiers, S. 724f.

400. Vita Vitalis, c. 3, S. *26.

401. Falkenhausen, Réseaux routiers, S. 723.

402. Vitae Sabae et Macarii iuniorum, c. 36, S. 50.

Salinas befördert zu werden[403].

Die direkte Verbindung zwischen Rom bzw. Neapel und Sizilien war als Variante der oben beschriebenen Route eine Hochseeroute. In Sizilien wurde die Seereise des Papstes Vigilius nach Konstantinopel für zehn volle Monate unterbrochen. Währenddessen bezog Vigilius sein Quartier in Catania, wo er im Dezember 545 die Weihung von Presbytern und Diakonen vornahm[404]. Am 07. Juni 555 erlag er auf der Rückreise in Syrakus einem alten Steinleiden[405]. Neugierigen und frommen Reisenden bot diese Route manche Attraktionen. Ein anonymer Pilger aus Rom fuhr 526 von Sizilien über Lipari nach Neapel. Auf der kleinen Insel hörte er von einem Mönch die Erzählung vom schrecklichen Tode Theoderichs. Auf der Rückfahrt gelangte Willibald 729 über Syrakus, Catania und Rhegium zur Insel Vulcano; dort versuchte er umsonst, den Aschenkegel des Vulkans, der als «Hölle Theoderichs» bekannt war, zu besteigen; auf Lipari hatte er die Gelegenheit, die St. Bartholomäus-Kirche zum Gebet zu besichtigen. Von der Inselgruppe aus segelte das Schiff nach Neapel[406]. Dem gleichen Itinerar, an den genannten Inseln vorbei, ohne diese jedoch zu berühren, folgte ein Priester Gregor, der am Konzil von 787 teilgenommen hatte.

Die Route Rom-Sizilien/Kalabrien verzweigte sich bei Rhegium. Die erste Strecke endete über Taormina und Catania in Syrakus, indem sie genau der sizilianischen Küste folgte. Der hl. Vitale von Castronovo fuhr in der Mitte des 10. Jh.s «zum Gebet» nach Rom (über Terracina), nachdem er sich in Catania oder Tauromenium eingeschifft hatte[407].

403. Vita Eliae iunioris, c. 74, S. 118.

404. Caspar, Papsttum II, S. 246.

405. Ebda., S. 286.

406. Vita Willibaldi, 101, 28 - 102, 12, S. 72ff.; vgl. Kislinger, Sightseeing, S. 458f.

407. Vita Vitalis, c. 2-4, S. 26f.; vgl. Pertusi, Irradiazione, S. 85; Da

Elias von Castrogiovanni legte 880 die Strecke zum Teil zurück, indem er von Panormos aus die Nordostecke Siziliens nach Taormina umschiffte[408]. Einige Jahre darauf machte er die übliche Pilgerreise nach Rom. Von seinem Kloster in Salinas aus ging er im Geleit des Mönchs Daniel ans Meer, um ein Schiff nach Rom zu besteigen. In Rom wurde Elias vom Papst Stephan V. (885-891) empfangen. Die Rückfahrt über Taormina nach Kalabrien dauerte genau 20 Tage (vor September 888)[409]. Auf einer dritten Seereise kam er kurz vor der Eroberung Taorminas (August 902) über einen nicht genannten Anlegeplatz nach Amalfi[410].

Über Rhegium, das den Seeverkehr zwischen Rom und Kalabrien sicherte, da es die Seestraße von Messina, das Tor zum Ionischen Meer, beherrschte, setzte sich die Seeroute im weiten Bogen um die kalabrische Küste nach dem zwei Tagesfahrten von Tarent entfernten Otranto[411] fort. Die dazwischenliegenden wichtigsten Stationen nennt das spätrömische Itinerarium Antonini Augusti: Zephyrium, Naus, Stylis, Croton und Leukai[412]. Prokop erwähnt anläßlich einer in Croton vorzeitig beendeten Fahrt Belisars im Herbst 547 in Richtung auf Tarent die drei wichtigsten am Tarentinischen Golfe gelegenen Seeplätze: Croton im Westen, Tarent im Osten und mitten zwischen ihnen Thurii mit seinem Ankerplatz Ruscianum/Rossano[413].

Seereisen späterer Jahrhunderte bestätigen die Bedeutung einiger dieser Häfen. Papst Konstantin berührte 710 auf seiner Konstantinopelfahrt Rhegium, Croton und Kallipolis,

Costa-Louillet, Saints de Sicile, S. 125f.
408. Vita Eliae iunioris, c. 26, S. 38.
409. Ebda., c. 36, S. 54.
410. Ebda., c. 52, S. 80.
411. Prokop, Gotenkriege, VII 23, 12, S. 590.
412. Itin. Anton. Aug., S. 76f.
413. Prokop, Gotenkriege, III (= De bellis VII), 28, S. 620ff.

um in Hydrus/Otranto, dem üblichen Übergangshafen nach Griechenland, zu überwintern. Dort wurde dem Papste durch den Regionarius Theophanes ein «sigillum imperiale» übergeben, mit dem der Kaiser alle Offiziere anwies, «daß sie den genannten Pontifex, wo immer er einträfe, mit so großen Ehren empfingen, als ob sie den Kaiser selbst sähen»[414]. Einem märchenhaften Reisebericht zufolge soll die kaiserliche Dromone, auf der der Zauberer Heliodoros in der Regierungszeit des Kaisers Leon III. und seines Sohnes und Mitkaisers Konstantin V. (720-741) nach Konstantinopel gebracht wurde[415], längs der Küste Kalabriens in Sicht von Kalamoi (Calamizzi), einer Vorstadt Rhegiums[416], Croton und Hydrus gesegelt sein[417]. Die Rückfahrt mit einem Kriegsschiff dauerte angeblich 30 Tagesfahrten[418]. Vergleichbar mit dieser Zeitangabe ist die Information der Annalisten, die Nachricht von der Eroberung von Syrakus durch die Araber habe Hierax nahe bei Monembasia in 10[419] bzw. 15 Tagen[420] erreicht. Bei einer von Theophanes berichteten offiziellen Reise, die zunächst in Konstantinopel über Kyzikos mit einer «schnellen Dromone» angetreten und dann sowohl auf dem See- als auch auf dem Landweg fortgesetzt wurde, bis Sizilien angefahren werden konnte, ist zwar die Dauer nicht bekannt, aber die Formulierung läßt an eine höchst eilige Reise denken, die viel kürzer als gewöhnlich gedauert haben muß (im Jahre 718)[421].

414. Lib. pont. I, S. 390.
415. Vgl. Acconcia Longo, S. Leone di Catania, S. 221, 222f.
416. Ebda., S. 222, Anm. 45.
417. Vita Leonis Catanensis, c. 25, ed. Latyšev, S. 21f.
418. Ebda., c. 19, S. 19, c. 25, S. 21.
419. TheophCont, S. 311.; vgl. Skyl., S. 159.
420. Genes., S. 83.
421. Theoph. AM 6210, S. 398: καὶ διὰ νυκτὸς εἰσελθόντες εἰς ἐξελαστικὸν δρόμωνα ἐξῆλθον ἐπὶ τὰ μέρη Κυζίκου, ἀπὸ <δέ> τόπου εἰς

Von den kalabrischen Seestädten ist Croton mit seinem Doppelhafen mehrmals als Station der Reisenden aus oder nach dem Osten bezeugt, während Tarent[422], wo bekanntlich der Kaiser Konstans II. 663 landete[423], einen guten Namen als Anlege- und Abreiseplatz gewinnen konnte. Von dort brach Dauferius, ein Mönch und Diakon von Monte Cassino, kurz nach 880 nach Konstantinopel auf[424]. Von diesem Zeitpunkt an wird Tarent nicht mehr erwähnt.

Von Sizilien war Otranto war auch auf dem direkten Weg erreichbar. Von Rom zurückkehrend, fuhr Gregorios Dekapolites in den 30er Jahren des 9. Jh.s von Syrakus nach Otranto, offensichtlich ohne die Seestädte der kalabrischen Küste zu berühren[425].

Nicht selten versuchte man auf direkter Überfahrt das Meer zu kreuzen. Die Flotte Belisars lief im Juni 533 von Zakynthos aus einen nicht genannten Landeplatz an der Westküste Siziliens bei Aitna an, nachdem sie von Methone aus die Westküste der Peloponnes entlanggesegelt war. Die 320 Meilen lange Strecke legte die Armada bei leichter Brise in 15 1/2 Tagen zurück (Geschwindigkeit: 0,86 kn)[426]. In den Häfen von Rhegium und Tauromenium fand Elias von Castrogiovanni oft abfahrtbereite Schiffe nach Griechenland vor. Kurz vor der Seeschlacht von Milazzo (August 880) reiste er von Taormina über einen nicht genannten Hafen (wahrscheinlich Methone) nach Sparta[427]; nach der Einnahme Taorminas im Sommer 881 gelangte Elias zur Hafenstadt Buthrotos[428]; 884 lief derselbe Mönch nach einer gefährlichen Überfahrt von Kerkyra aus den Hafen Rhegiums an[429], und am Vorabend einer neuen arabischen Offensive (im Sommer 888) gelangte Elias von Rhegium aus auf dem Meer nach Patras. Von dort kehrte er nach Rhegium zurück, als die Kunde vom Abzug der Araber Patras erreichte[430]. Die letzte Seereise des Sizilianers wurde um 902 durch die Einladung des Kaisers Leon VI. angeregt. Elias trat die Reise im Hafen von Rhegium an, um über das Meer zur Insel Erikusa am Eingang des Kanals von Korfu zu gelangen[431]. Die sterblichen Überreste des Heiligen überbrachte im Herbst 903 der Kalabrier Georgios auf dem Landweg nach Buthrotos und von dort zur See nach Rossano[432]. Einige Jahre vorher (um 897) hatte Blasios von Amorion auf der Rückreise nach Konstantinopel die Route Rom - Pozzuoli- (Kalabrien) - Methone - Demetrias benutzt[433]. Wahrscheinlich segelte das Schiff mit Blasios und seinen Gefährten durch die Meeresstraße von Messina und dann von Kalabrien aus direkt nach Methone; die Fahrt von Rom bis Methone dauerte unter günstigem Wind 12 Tage. Außerdem sind Überfahrtmöglichkeiten zwischen Otranto und Buthrotos[434], zwischen Korinth und Rhegium[435] belegt.

Das am Adriaeingang liegende Hydrus/Otranto ist Jahrhunderte hindurch der bevorzugte Übergangshafen Kalabriens nach Griechenland geblieben[436]. Von dort war das ge-

τόπον, διά τε γῆς καὶ θαλάσσης τὴν πορείαν ποιησάμενοι ἐξάπινα τὴν Σικελίαν καταλαμβάνουσι.; dt. Ubers. v. Breyer, S. 30.

422. Vgl. Falkenhausen, Réseaux routiers, S. 713f.
423. Vgl. Corsi, Spedizione, S. 131ff.
424. Falkenhausen, Réseaux routiers, S. 714, Anm. 14.
425. Vita Gregorii Decapolitae, c. 12-13, S. 56ff.
426. Vandalenkriege, I (= De bellis III) 13, 21-23, S. 100.
427. Vita Eliae iunioris, c. 26f., S. 38ff.

428. Ebda., c. 28, S. 42.
429. Ebda., c. 30, S. 44.
430. Ebda., c. 38, S. 56ff.
431. Ebda., c. 66f., S. 104ff.
432. Ebda., c. 73, S. 116.
433. Vita Blasii Amoriensis, c. 19, S. 666.
434. Vita Gregorii Decapolitae, c. 13, S. 5; vgl. Vita Eliae iunioris, c. 28, S. 42.
435. Vita Gregorii Decapolitae, c. 11, S. 55.
436. Falkenhausen, Réseaux routiers, S. 715f.

genüberliegende Aulona[437] bzw. Kerkyra und Buthrotos leicht zu erreichen. Nach dem Einfall der Langobarden in Italien wurde Otranto zum Hauptbrückenkopf für byzantinische Operationen auf dem italienischen Kriegsschauplatz. Bewaffnete Truppen, Päpste mit prunkvollem Geleit, Gesandte mit Briefen und Dokumenten, Gouverneure mit Gefolgschaften, Mönche und Privatpersonen mit Stab und einem Doppelsack auf dem Rücken gingen dort an Land oder schifften sich nach Griechenland ein.

Was die Schiffahrt im Adriabecken betrifft, so wurden hauptsächlich zwei Küstenrouten benützt, die bis 751 in Ravenna und von dieser Zeit an in Venedig ihren Ausgang nahmen. Die erste Route ging entlang der ostitalienischen Küste, berührte die Häfen von Ravenna, Ancona, Siponto, Bari und Brindisi und endete in Otranto. Sehr gering sind die überlieferten konkreten Fälle. Der hl. Leukios legte den südlichsten Abschnitt dieser Route bis in die Nähe von Brindisi auf einem dalmatinischen Schiff zurück, nachdem er die Reise in Adrianupolis an der Küste des Alten Epeiros angetreten und im Hafen von Otranto das Schiff gewechselt hatte[438]. Die Kauffahrer Venedigs suchten im 9. Jh. nicht nur die genannten Häfen, sondern auch Städte im Inneren Italiens auf. Um 836 wurden venezianische Schiffe auf dem Rückweg von Benevent, das sie vermutlich über Bari erreicht hatten, von narentanischen Piraten gefangengenommen[439].

Wie die mittelbyzantinischen Quellen und spätbyzanti-

437. Itin. Burd., 609, 4-5, S. 28; dt. Übers. v. Donner, Pilgerfahrt, S. 65.

438. Vita Leucii, c. 17, S. 672; vgl. hierzu, Falkenhausen, Réseaux routiers, S. 714

439. Chronicon Venetum, S. 36: Circa hoc tempore Venetici negocii causa dum de Benevento revertebantur, a Narentanis Sclavis capti, pene omnes interfecti sunt.

nische Itinerare mit Angabe einzelner Stationen[440] zeigen, war es bei den Schiffern üblich, die flache und hafenlose ostitalienische Küste zu meiden, um durch die zahlreichen «Kanäle» Dalmatiens die niederschlagsreiche Küste «Sklavoniens» entlangzusegeln, wo viele vorzügliche Häfen (Pola und Parentium in Istrien, Jadera/Jadar, Rausion/Ragusa und Dekatera/Cotor in Dalmatien, Aulona, Dyrrachion und Buthrotos in Albanien) und gute Wasserversorgungsmöglichkeiten vorhanden waren. Diese frequentierte Seestraße wurde auch in den sog. «dunklen Jahrhunderten» als Handelsverbindung benutzt. Bescheidene Unterwasser-Funde zeigen, daß der Fernhandel damals fest in den Händen byzantinischer und orientalischer Kaufleute lag, während Venezianer, Narentaner und Ragusaner einen auf lokaler Ebene beschränkten Tauschhandel betrieben[441].

Vor allem ist dieser Seeweg im 9. Jh., als Venedig und Dalmatien zum Zankapfel zwischen dem Ost- und dem Frankenreich wurden, militärisch benutzt worden. Die byzantinische Regierung entsandte 806 eine Flotte zur Rückeroberung Dalmatiens und zur Bestrafung Venedigs, das sich ein Jahr zuvor den Franken unterworfen hatte[442]. 809 lief die byzantinische Flotte zunächst Dalmatien und dann Venedig an, und das Jahr darauf befuhren Seekräfte des Themas Kephallenia unter der Leitung des Strategen Paulos die Adria, um Hilfe an das von den Franken bedrohte Dalmatien zu leisten[443]. Wahrscheinlich auf Kriegsschiffen kreuzten die zahlreichen byzantinischen Gesandtschaften die Adria, um Venedig oder über Venedig das Frankenreich zu erreichen; durch dieses Meer fuhren auch die fränkischen und vene-

440. Vgl. Laurent, Syropoulos, S. 210ff.; 532ff.
441. Vgl. Ferluga, Navigation, S. 47.
442. Dölger, Byzanz, S. 325.
443. Ferluga, Les îles Dalmates, S. 127f.

zianischen[444] Gesandtschaften des 9. und 10 Jh.s ebenso wie Vertreter des Adels Venedigs nach Byzanz. Vermutlich reisten die Slavenapostel zunächst auf dem Seeweg, nachdem sie Dyrrachion erreicht hatten, und danach über Venedig auf dem Landweg nach Mähren[445]. Als dem «Bindeglied zwischen Oberitalien und Deutschland einerseits und Konstantinopel andererseits»[446] kommt der Lagunenstadt im 9. und 10. Jh. die Funktion einer Grenzstation des Reiches zu[447], die hochstehende Beamte in offiziellem Auftrag aufnimmt, beherbergt und weiter nach Byzanz, zum Frankenreich und nach Rom geleitet.

In der Spätantike bestanden auf der Adria Überfahrtmöglichkeiten zwischen Ancona und Jader, zwischen Aeternum und Salona, zwischen Salona und Siponto, zwischen Brindisi und Aulona bzw. Dyrrachion[448]. Unter günstigem Wind war es möglich, daß eine Fahrt mit Kriegsschiffen auf der 600 Meilen langen Strecke von Epidamnos nach Rom nur 4 1/2 Tage in Anspruch nahm (Geschwindigkeit: 5,55 kn)[449]. Prokop berichtet über die Entsendung von einem Schiff nach Epidamnos, auf das der Goldschatz Amalasunthas geladen worden war[450]. Vermutlich fuhr das Schiff von Ravenna aus zu einem der istrischen oder dalmatinischen Häfen hinüber,

444. TT I, Nr. 2, 4, 8, 9, S. 3-5.
445. Dvornik, Byzantine Missions, S. 307ff.
446. Schaube, Handelsgeschichte, S. 16.
447. Vgl. Epp. Kar., Nr. II, S. 556, wo Karl d. Gr. über Venedig den Ausdruck «in fines regni nostri» gebraucht.
448. Itin. Anton. Aug., 78f.: (Wess. 497) 2. ab Ancona Iader in Dalmatia stadia DCCCL 3. ab Aterno Salonas in Dalmatia stadia MD 4. a Brundisio de Calabria sive ab Hidrunti 5. Aulona stadia M 6. Brundisio Dirrachii in Macedonia 7. stadia MCCCC 8. A Salonas Sipunte stadia MD.
449. Prokop, Gotenkriege, III (= De bellis VII) 18, 4, S. 552.
450. Ebda., I 2, 23-29, S. 20f.

um dann durch den Ragusanischen Meerbusen die Küste entlangzufahren. Etwa 3 Monate soll in diesem Jahrhundert die Hin- und Rückreise zwischen Venedig und Konstantinopel gedauert haben. Bis ins 9. Jh. hinein erinnerte man sich dann dieser Leistung als einer Rekordzeit[451]. Es ist anzunehmen, daß die Reisen in der Zwischenzeit auf dem Seeweg oder auf zeitraubenden Umwegen zu Wasser und zu Lande, wie z. B. auf der Route Otranto - Buthrotos (oder Naupaktos oder Korinth) - Thessalonike - Konstantinopel erfolgten.

In der Zeit vom 9. bis zum 11. Jh. wurden insbesondere Ancona, das während des Gotenkrieges eine wichtige Rolle als Nachschubhafen der Byzantiner gespielt hatte, und das weiter südlich gelegene Siponto als Anlegeplätze benutzt. In Ancona gingen die päpstlichen Legaten im Jahre 870 an Land, während die Gesandten Ludwigs II. den Hafen von Siponto erreichten[452]. Auf dem Weg zum Monte Santangelo legten dalmatinische Pilger gewöhnlich im diesem Hafen an[453].

Etwas südlicher lag Bari[454], die Hauptstadt des Themas Langobardien (893) und später Sitz des Katepans Italiens. Unter dem Jahre 1017 hat Lupus Protospatharius eine Überfahrt des Strategen Basileios Mesardonites von Bari nach Buthrotos/Butrinto eingetragen[455]. Früher als Venedig, nämlich ab dem Ende des 9. Jh.s, entfaltete Bari eine intensive Handelstätigkeit über die Adriagrenzen hinaus. Im 11. Jh. blühte Bari wirtschaftlich auf. Saewulf bezeugt, daß die Stadt neben Barletta, Siponto, Trani und Otranto als Überfahrthafen von Palästinapilgern benutzt wurde (Anfang des 12. Jh.s)[456].

451. Pertusi, Irradiazione, S. 85, Anm. 19.
452. MGH, Epp. VII, S. 410.
453. Vgl. Falkenhausen, Réseaux routiers, S. 719.
454. Ebda., S. 718f.
455. Vgl. Guillou, Un document, S. 6: Obiit (in abiit zu emendieren) in Butruntio Marsedonici catepanus...
456. Saewulf, S. 31.

Von Kerkyra bzw. Buthrotos führte ein wichtiger Seeverkehrsweg von großer überregionaler Bedeutung entlang der Westküste Griechenlands und von der Peloponnes in die Ägäis, nachdem die Schiffe um die Vorgebirge Akritas, Malea und Tainaron herumgefahren waren. In der Regel segelte man zwischen dem Festland und den ionischen Inseln, um die Gefahren des offenen Meeres zu meiden. Nach Kerkyra war Leukas die nächste wichtige Station. Kleinere Schiffe passierten den engen Kanal entlang der akarnanischen Küste, an den Mündungen des Acheloos und des Ophidares vorbei, um durch die Meerenge Rion-Antirrion Naupaktos oder Patras zu erreichen. Das spätrömische Itinerarium Antonini Augusti nennt folgende Stationen: Isthmos, Naupaktos, Oxeiai - Inseln, Nikopolis, Buthrotos, Akrokeraunia, die Insel Sasson, Aulona; von Sasson war die Überfahrt nach Hydrus in Kalabrien viel kürzer als von Aulona aus[457]. Diese Route kreuzten auch im 9. Jh. die Fernhändler Radhaniya bei ihren Reisen bis nach Indien und China. Nach Ibn Hurdadbih befuhren sie von «Franzien» aus das westliche Meer und landeten in Farama oder Antiocheia. Die Überfahrt nach Ägypten/Syrien erfolgte wahrscheinlich von einem südpeloponnesischen Hafen aus[458]. Elias von Castrogiovanni fuhr oft auf dieser Küstenroute. 881 ging er von Sparta ans Meer und bestieg ein Schiff nach Buthrotos[459]. Im Frühjahr 903 legte der Heilige die Strecke Erikusa-Naupaktos zurück, wobei er wohl den Kerkyra-Kanal und die akarnanische

457. Itin. Anton. Aug., S. 76: Ab Istmo Naupactum usque ... stadia DXXL - a Naupacto Oxeas ... stadia CCCC - ab Oxeis Nicopoli ...stadia DCC - a Nicopoli Buthroto ... stadia D - a Buthroto Sassonis insula ... super Akrokeraunia, et relinquit Aulonam in dextro interius stadia C - a Sassonis insula traiectus Hidrunto ... stadia CCCC.

458. Vgl. Lewički, Voies maritimes, S. 449f.; Richter - Bernburg, Handel Nord- und Osteuropas, S. 672ff.

459. Vita Eliae iunioris, c. 28, S. 42.

Küste entlanggefahren sein dürfte[460]. Über die Stationen beider Reisen ist aber nichts Näheres bekannt.

Aus späteren Zeiten verdienen die Fahrten des angelsächsischen Pilgers Saewulf und des Spaniers Benjamin von Tudela Erwähnung. Nach einer mißglückten Abfahrt von Monopoli (eine Tagesfahrt von Bari entfernt) am 13. Juli 1102 trat Saewulf in Brindisi die Seereise an, die folgende Stationen haben sollte: Korfu (25. Juli), Nordküste Kephallenias (1. - 2. August), Palaiopolis (?), Patras, Korinth (8.-9. August)[461]. Der spanische Jude Benjamin von Tudela reiste 60 Jahre später auf dem gleichen Weg. Nach der Überfahrt von Otranto nach Korfu segelte das Schiff längs der Küste bis nach Arta (in der Nähe des alten Nikopolis). Von dort gelangte Benjamin nach Acheloos/Angelokastron und Anatolikon/Aitolikon. Von Anatolikon fuhr das Schiff über Patras, Lepanto/Naupaktos und Krissa/Itea zum Hafen von Korinth[462]. Die Seereise bis Korinth dauerte bei sieben Zwischenlandungen ingesamt 12 Tagesfahrten (2 bis Korfu, 2 bis Arta, 2 bis Acheloos/Angelokastron, 1/2 bis Anatolikon/Aitolikon, 1 bis Patras, 1/2 bis Naupaktos, 1 bis Krissa/Itea, 3 bis Korinth).

3. 9. *Rotes Meer: Die Seidenstraße des Meeres*

Im 6. Jh., als der Osthandel eine neue Blüte erfuhr, wurden die Einfuhrartikel aus Indien, nämlich Seide, Edelsteine und Gewürze, zu Land, aber auch auf dem Seeweg unter Umgehung des persischen Zwischenhandels zum Mittelmeer transportiert. Die Warenbeförderung erfolgte durch persische,

460. Ebda., c. 67-68, S. 106ff.

461. Saewulf, S. 31f.

462. Benjamin of Tudela, S. 10.

südarabische und äthiopische Schiffe, die alljährlich den Indischen Ozean kreuzten und sämtliche Güter des Ostens zum Persischen Golf, zu den Häfen «felicis Arabiae» und nach Adulis, dem Haupthafen des Axumreichs, brachten. Bekanntlich war der byzantinische Handel im Roten Meer auf die Vermittlungsdienste äthiopischer Kaufleute angewiesen. Daher suchte die Reichsdiplomatie von den 20er bis zu den 70er Jahren des 6. Jh.s den genannten Handelsweg dadurch zu schützen, daß sie die Machtentfaltung des Axumreichs in diesem Gebiet mit allen Mitteln unterstützte[463].

Über Häfen und Verkehrswege, sowie Waren[464] und Herkunft der dort tätigen Händler sind wir aufgrund zuverlässiger Quellen, wie Kosmas Indikopleustes, Prokop und Malalas genügend informiert. Schiffe, die mit verschiedenen Gewürzen beladen aus Indien kamen, beendeten ihre Fahrt in Klysma[465] und seltener in Aila (Hauptküstenplatz Petras am Golf von Akaba)[466] (um 570). Beide Häfen dienten also als Ausgangspunkte der byzantinischen Kaufleute. Ein Beamter mit dem Titel Agens in rebus oder Logothet saß in Klysma, von wo aus er alljährlich Indien visitierte. Der doppelte Titel belegt, daß dieser Offizier zugleich Polizei- und Finanzkompetenzen innehatte. Er befehligte eine Flottille, welche die Kontrolle der Schiffsladungen effektiver gemacht haben dürfte[467]. Auf der Insel Jotabe (an der Einfahrt

463. Zum Handel mit Indien, vgl. Pigulewskaja, Byzanz; die hagiographischen Quellen behandelt, Magoulias, Commerce; zur Politik von Byzanz in dieser Region, vgl. Rubin, Zeitalter.

464. Hierzu ausführlich, Pigulewskaja, Byzanz, S. 134-149.

465. Itin. Ant. Plac. rec. A, c. 41, S. 187, 13-14, 19-21; vgl. dt. Übers. v. Donner, Pilgerfahrt, S. 305f.

466. Itin. Ant. Plac. rec. A, c. 40, S. 185, 19-21; dt. Übers. v. Donner, Pilgerfahrt, S. 303.

467. Petrus Diaconus, c. 18, S. 116, 12-15; vgl. Runciman, Byzanz, S. 213.

des Golfes von Akaba) lag eine Hauptzollstation für den Handel mit den Küstenländern des Roten Meeres und des Indischen Ozeans[468] und existierten geschlossene Siedlungen von Juden[469], deren Handelstätigkeit durch die zum Judentum bekehrten Herrscher der Himyariten unterstützt wurden.

Schiffe, die von Klysma oder Aila aus auf das weite Meer hinausfuhren, segelten gewöhnlich entlang der arabischen Küste. Nachtfahrten wurden wegen der dort befindlichen gefährlichen Riffe zumeist gemieden. Da die genannte Küste reich an natürlichen Ankerplätzen war, konnte die Fahrt bei Gefahr oder einbrechender Dunkelheit leicht unterbrochen werden[470]. Ein weiteres Hindernis für die Schiffahrt im Roten Meer stellten die starken Nordwinde dar, die vorwiegend im Nordteil des Meeres aufkamen[471]. Starke Winde machten das Meer gänzlich unpassierbar. Fischer aus Faran, die von Raithu aus die Überfahrt bis zum Buchri unternommen und im Hafen Pteleu angelegt hatten, wurden drei Monate lang durch Gegenwinde an der Rückfahrt gehindert, so daß sie an Land gehen und die «größte Wüste» passieren mußten[472]. Stürmische Winde waren wahrscheinlich auch für die Strandung eines byzantinischen Schiffes verantwortlich, das, mit Bauholz bzw. Baumaterial belegt, kurz vor 622 bei Shu'ayba Schiffbruch erlitt[473].

Der allerwichtigste Hafen des Roten Meeres, Gabaza (im Bereich der küstennahen Stadt Adulis), war von den Inseln Farsan und vom nächstgelegenen arabischen Anlegeplatz

468. Lopez, Politique commerciale, S. 393.

469. Prokop, Perserkriege, I 19, 3-5, S. 142.

470. Ebda. I 19, 5-7, S. 142.

471. Sidebotham, Ports of the Red Sea, S. 198f., 201.

472. Pratum Spirituale, c. 120, col. 2984.

473. Crone, Meccan Trade, S. 5, Anm. 9.

(heute Qizan) aus über das hohe Meer leicht zu erreichen[474]. Als Hauptumschlagsplatz des Osthandels wurde Gabaza ständig von Schiffen verschiedener Nationalitäten aufgesucht. Am Vorabend eines Kriegszuges des äthiopischen Königs gegen das Himyaritenreich lagen dort 60 Schiffe vor Anker, von denen 15 aus Aila, 20 aus Klysma, sieben aus Jotabe, zwei aus Berenike, sieben von den Farsan-Inseln und neun aus «Indien» stammten[475]. Bei diesem Schiffskatalog handelte es sich vorwiegend um römische Handelsschiffe, die ausschließlich dem Verkehr im Roten Meer dienten oder Waren bis nach Indien transportierten[476]. Die Vermutung von V. Christides, sie seien durch den sog. «Trajanskanal» vom Koptos-Hafen nach Klysma gefahren oder in Teile zerlegt, dann zum Roten Meer transportiert und dort wieder zusammengebaut worden[477], geht von der falschen Voraussetzung aus, daß diese Schiffe zuvor am Mittelmeer gebaut worden und im Mittelmeer und auf dem Nil tätig gewesen waren, und läßt sich quellenmäßig nicht bestätigen. Was die Herkunft der sog. «indischen» Schiffe betrifft, ist als wahrscheinlich anzunehmen, daß die Bezeichnung «indisch» nicht auf die Nationalität, sondern auf die Bauweise bezogen ist. Ein Indiz dafür ist die Mitteilung, Ella-Asheba selbst hätte noch zehn «indische Schiffe» bauen lassen. Wahrscheinlich eigneten sich derartige Schiffe, deren Planken nicht von durchlaufenden Eisenklammern, sondern von Seilen zusammengehalten wurden, für Seefahrten im Indischen Ozean[478].

474. Pigulewskaja, Byzanz, S. 245.

475. Martyrium Arethae, VII (29), ed. Carpentier, S. 747A; vgl. Pigulewskaja, Byzanz, S. 243ff.

476. Ahrweiler, Mer, S. 8.

477. Vgl. Letsios, Βυζάντιο καὶ Ἐρυθρὰ Θάλασσα, S. 257, Anm. 79.

478. Prokop, Perserkriege, I 19, 23-26, S. 146; Rubin, Zeitalter, S. 312, versteht unter dem Begriff Indien «neben Äthiopien und Südarabien selbst vor allem die nach Vorderindien verlaufende Küste des

Die Stelle liefert ein indirektes Zeugnis, ein «argumentum ex silentio», für den Verfall der einst blühenden Hafenstädte des Roten Meeres, nämlich Myus Hormos, Leukos Limen, Philoteras und Berenike an der ägyptischen Küste, Leuke Kome an der Küste Arabiens[479].

Die zweitgrößte Stadt des Axumreichs, Adulis (Thulla/Zoula), lag 20 Stadien bzw. zwei Meilen von Gabaza entfernt[480]. Von dort gelangte man in ca. 12 bis 15 Tagen nach Auxomis/Axum, der Hauptstadt des Axumreichs[481]. Dort lag ein wichtiger Umschlagspunkt der Goldstraße, die vom Sasuland durch das Niltal nach Alexandreia führte. Axumitische Händler brachten offenbar Goldmengen nach Adulis, um sie an die römischen Kaufleute weiterzuverkaufen[482].

Persischen Golfs» und Magoulias, Commerce, S. 304, den Hafen Moka in Oman, wobei er von der Information des «Martyrium Arethae» ausgeht, Phoinikon sei am Golf von Akaba von «Indien» eine Monatsfahrt entfernt.

479. Daß Berenike nur zwei Schiffe aufgeboten hat, deutet darauf hin, daß das alte Emporeion zu dieser Zeit verfallen war. Bezeichnenderweise wird die Stadt in der «Christlichen Topographie» nicht erwähnt, Leuke Kome mit dem Namen Leukogen irrtümlich als Blemmyerstadt angegeben, woraus Pigulewskaja, Byzanz, S. 244, mit Recht den Schluß zieht, daß der alte Weg Nil-Berenike-Leuke Kome damals bereits seine alte Bedeutung verloren habe; zur Entwicklung der genannten Häfen, vgl. auch den wichtigen Beitrag von Sidebotham, Ports of the Red Sea, S. 202ff. Im einzelnen scheint Leukos Limen aufgrund archäologischer Zeugnisse im späten 2. bzw. im beginnenden 3. Jh. aufgegeben worden zu sein (S. 205); Berenike, das über den wichtigsten und größten Hafen an der Ostküste des Roten Meeres verfügte, wurde in byzantinischer Zeit in geringem Maße als Handelsstadt weiterhin benutzt (S. 207).

480. Prokop, Perserkriege, I 19, 22, S. 146; Kosm. Ind. II, c. 54, Bd. I, S. 365, 2-6.

481. Prokop, Perserkriege I 19, 22-23, S. 146 (12 Tage); Photii Bibl., Bd. I, S. 6, 35-36 (15 Tage).

482. Kosm. Ind. II, c. 51-53, Bd. I, S. 361-363; dt. Übers. v. Dieterich, Quellen I, S. 79; vgl. Pigulewskaja, Byzanz, S. 134ff.

Prokop gibt die Entfernung zwischen Axum und der Elephantine-Insel mit 30 Tagesmärschen an[483].

Als Hauptanlegeplatz an der himyaritischen Küste diente Bulikas, das bei mäßigem Fahrtwind vom anderen Meeresufer in fünf Tagesfahrten erreicht wurde[484]. Bedeutend waren auch die Anlegeplätze Okalis und Moka[485].

Von allen diesen Häfen segelten die Schiffe in südlicher Richtung längs der Küste bis zum Kap Guardufi (Grenze des das Weihrauch produzierenden Landes Barbaria), um dann Kurs auf Sokotra zu nehmen oder die Küstenfahrt bis nach Zingion, das etwa unterhalb der Barbaria und südlich Äthiopiens am Meer lag[486], fortzusetzen. In Zingion wurde die gefährliche Reise über den weiten Ozean nach Indien und Taprobane/Ceylon angetreten[487].

4. *Mentalität und Religiosität der Seeleute in Byzanz*

Das Verhältnis des Byzantiners zum Meer war zwiespältig und ambivalent. Das schlug sich in seiner Literatur deutlich nieder[488]. Johannes Chrysostomos meinte, Gott habe das Meer den Menschen geschenkt, damit sie sich beim Reisen nicht anstrengen[489]. Andererseits bildete das Meer etwas

483. Prokop, Perserkriege, I 19, 27, S. 146.

484. Ebda., I 19, 21-22, S. 146; ebda, I 19, 18, S. 144.

485. Ebda., S. 476 (Kommentar); vgl. Rubin, Zeitalter, Karte II.

486. Kosm. Ind., Bd. I, S. 16f. (Einleitung); Pigulewskaja, Byzanz, S. 111; Zingion wird mit der somalischen Küste gleichgesetzt.

487. Kosm. Ind. II 30, Bd. I, S. 335.

488. Vgl. Heydenreich, Tadel und Lob, Anhang I (eine rhetorische Übung des Nikolaos Sophistes aus dem 5. Jh. unter dem Titel «Lob der Seefahrt»); Georgii Cyprii, Encomium maris, col. 433f. («eine Lobrede auf das nasse Element»); vgl. hierzu, Krumbacher, Litteratur, S. 477; Christ. Mitylenaios, Gedichte, Nr. 109, S. 69-75.

489. Io. Chrysostomi, In ep. ad Philip. comm., c. 3, Homil. 10, col.

Unbegrenztes[490], das nur durch die ausdruckstarke Metapher der Wüste auffaßbar ist: Man spricht von der Wüste als von einem «πέλαγος»[491], vom Meer als von einer Wasserwüste, wo man am leichtesten Raumübersicht und Weg verliert[492]; die langen Distanzen erfüllten die Menschenseele mit Furcht[493]. Schließlich sei das Meer, wie Christophoros Mitylenaios schreibt, ein launisches (ποικίλον) Wesen; seine Wutausbrüche seien unvorhersehbar, und es vertrage sich gerade aus diesem Grund kaum mit menschlichem Wagemut und Dreistigkeit[494].

Gewiß waren die einfachen Leute in Byzanz von der Furcht des Meeres am tiefsten durchdrungen[495]. Das Meer sa-

262: Ἔδωκέ σοι θάλασσαν, ἵνα πλέῃς, ἵνα μὴ κάμνῃς ὁδοιπορῶν; vgl. Deluz, Pelerins et voyageurs, S. 277.

490. Kazhdan, System der Bilder, S. 224, stellt fest, bei Symeon, dem «Neuen» Theologen habe das Meer meistens als Symbol der Unbegrenztheit gedient.

491. Vita Symeonis Sali, S. 71, 10-13: ... παρεδώκαμεν ἑαυτοὺς εἰς τὸ πέλαγος τῆς ἐρήμου ταύτης.; vgl. Theodoretos, HR, VI 2, I, S. 348f.: ... Ἀλῶνται δὲ κατὰ τὴν ἔρημον, οὔτε κώμην, οὔτε ἄντρον, οὔτε ὁδίτην εὑρίσκοντες, ἐν ἠπείρῳ δὲ μέσῃ τοῖς ναυτιλλομένοις παραπλησίως κλυδωνιζόμενοι, καταλαμβάνουσι οἷόν τινα λιμένα τοῦ θείου Συμεὼν τὸ σπήλαιον...

492. Vita Willibaldi, 91, 8-9, S. 40: transmeatis maritimis fluctuum formidinibus periculosisque pelagii presuris, vastum per aequorum...

493. Theoph., AM 6026, S. 188, 20-22, berichtet, am Vorabend der Vandalenexpedition habe der Patrikios Johannes den Kaiser Justinian mit folgenden Worten gewarnt: ἀλλὰ δίκαιόν ἐστι λογίσασθαί σε τό τε τῆς ὁδοῦ μῆκος καὶ τὰ τῆς θαλάσσης πελάγη...

494. Christ. Mitylenaios, Gedichte, Nr. 109, 47-51, S. 70; das Gedicht hat sich bruchstückhaft unter dem Titel «[Κατά τῶν] (μεμ)φομένων τοῖς φοβ(ουμένοις τήν θάλασσαν)», d.h. «(Gegen) die Tadelnden jene, die Furcht vor dem Meer haben» erhalten.

495 Deluz, Pelerins et voyageurs, S. 277, betrachtet die Furcht vor dem Meer als etwas Allgemeingültiges; vgl. Kashdan, Byzanz, S. 14: «Die Byzantiner waren alles andere als geborene Seefahrer. Sie fürchteten das Meer, räsonierten ständig über seine Gefahren ... Das Meer

hen sie als Wirkungsfeld dämonischer Kräfte an, vor denen nur Gott und verschiedene Heilige Rettung zu gewährleisten vermochten. Daher war die Mentalität der byzantinischen Seeleute tief vom religiösen Glauben und Aberglauben geprägt[496].

Die vorsichtige Untersuchung seemännischer Gewohnheiten in Byzanz läßt zumindest in einigen Fällen den Einfluß alt tradierter Bräuche unmißverständlich erkennen. Bei Flottenoperationen gingen kultische Akte voran. Kurz vor

schien ihnen ebenso wie die Berge voller Räuber zu sein, es trennte die Menschen eher, als daß es sie verband». Verallgemeinernd behauptet derselbe Gelehrte, der Byzantiner sei in viel größerem Maße als die Altgriechen und vielleicht auch die Römer wasserscheu und seefeindlich gewesen. In Wirklichkeit war die Einstellung des Byzantiners zum Meer viel komplizierter, als diese Ansicht erkennen läßt, die zwar für die einfachen Leute, aber freilich kaum für seetüchtige Reichsvölker, wie Syrer und Ägypter, die seemännische Bevölkerung Ioniens und Kilikiens (vgl. Theoph., AM 6026, S. 189, 15-17), die Mardaiten Pamphyliens, die Dodekanesier (vgl. Theoph., AM 6302, S. 487, 11-13), die Karpathier (vgl. Attal., S. 223, 20-224, 22), die Monembasioten (vgl. Ducellier, Byzance, S. 208; Makris, Studien, S. 70f.), die Ragusaner (vgl. TheophCont, S. 293), die Venezianer, die Pisaner, die Barenser und die Amalfitaner gilt; die Bedeutung dieser Völker ist nicht nur für die Bemannung der byzantinischen Kriegs- und Handelsflotten, sondern auch für die Umwandlung des Kalifats in eine Byzanz ebenbürtige Seemacht nicht zu bestreiten. Dank ihrer Erfahrung und Tätigkeit ist das Meer bis zum 11. Jh., als die italienischen Seerepubliken die Seeherrschaft im Mittelmeer übernahmen, «der Ruhm des Römerreichs», «ἡ δόξα τῆς Ῥωμανίας» (vgl. Kek. c. 256; dt. Übers. v. Beck, S. 147), ein Raum von vitaler Bedeutung für die Durchführung des Krieges und des Handels, für Freiheit, Verkehr und Prosperität geblieben. Die Geographie, die Tradition, die Politik und die Notwendigkeiten des Alltagslebens zwangen die Byzantiner, mit dem Meer umzugehen, seine Kraft auszunützen, seine Gefahren zu bewältigen.

496. Schreiner, Zivilschiffahrt, S. 23: «Sicherlich stoßen wir hier prinzipiell gesehen am wenigsten auf typisch byzantinische Züge».

dem Auslaufen der Flotte Belisars nach Sizilien (erste Junihälfte 533) hielt der Erzbischof von Konstantinopel Epiphanios im Hafen der Stadt einen Gottesdienst ab und ließ Theodosios, einen zum Christentum bekehrten Soldaten, das Flaggschiff des Kapitäns besteigen[497]. Bei dieser Zeremonie handelte es sich offensichtlich um eine Opferdarbringung und zugleich um einen Reinheitsakt[498], durch welche man sich der Gunst der Gottheit für das schwierige Unternehmen zu vergewissern versuchte[499].

In der späteren byzantinischen Marine wurden vor Auslaufen des Schiffes die üblichen Sakralhandlungen durch Priester vollzogen. Hierbei wurden die Schiffsfahnen geweiht, eine Benediktion jeder einzelnen Dromone durchgeführt und dann das Gebet um «gute Fahrt» gesprochen[500].

497. Prokop, Vandalenkriege, I (= De bellis III) 12, 1-2, S. 90; vgl. Prokop, Anekdota, I, 15-16, S. 10.

498. Wachsmuth, Πόμπιμος ὁ Δαίμων, S. 317f.: «Der soeben Getaufte ist infolge der Sündenvergebung im Zustande der Reinheit. Als Getaufter ist er ferner ein in das Mysterium Eingeweihter. Seine bloße Anwesenheit schützte also das Schiff im Sinne der antiken Überzeugung, daß ein εὐσεβής als Fahrgast und Begleitperson das ganze Boot sichere. Schließlich wird der theophore Name als ominös und glückbringend verstanden». In diesem Zusammenhang glaubte man, daß Mörder an Bord das Schiff besudelten und den Zorn Gottes hervorriefen (vgl. ebda, S. 280). Dieser Glaube lebte in Byzanz weiter, wie aus einer Anekdote des Johannes Moschos, Pratum Spirituale, c. 76, col. 2928-2929, hervorgeht: Der fromme Kapitän eines an der Fahrt gehinderten Schiffes erfuhr angeblich im Traum, daß die Ursache für die Fahrtunterbrechung eine mitfahrende Kindermörderin sei, die er deswegen, so lautete die Botschaft, ins Beiboot hinabsteigen lassen sollte. Als dies geschah, ging das Boot mit der Frau sofort unter.

499. Eine auffallende Analogie zu diesen Handlungen weist die Zeremonie auf, die im Jahre 415 vor Abfahrt der Flotte der Athener nach Sizilien stattfand: der Herold sprach die gebräuchlichen Gebete für alle zusammen, worauf die Opferdarbringung erfolgte (Thukyd. VI, 32).

500. Leonis Tactica, 19, 21, col. 997; vgl. Wachsmuth, Πόμπιμος ὁ

Den Glauben an Vorzeichen (Träume, ungewöhnliche Ereignisse, Tierbewegungen[501], Wahl des Fahrttages) vor bzw. bei der Abfahrt und während der Fahrt hatte Byzanz von der Antike übernommen. Zunächst hatte man die Träume vor Schiffsabfahrt zu beachten. Die Traumdeuter meinten z. B., Träume von zerrissenen Kleidern seien ein ummißverständliches Zeichen dafür, daß eine Seeexpedition oder Handelsreise traurig ausgehen würde[502]. Auch seriöse und hochgebildete Leute wie der Geschichtsschreiber Prokop empfanden es als nötig, auf Träume Rücksicht zu nehmen[503].

Ein wenn auch kleines Unglück bei der Abfahrt des Schiffes war Zeichen für eine gefährliche Reise. Dennoch war man auch in diesem Fall kaum geneigt, auf die Fahrt gänzlich zu verzichten, da Unterbrechung der Fahrt und Umkehr gewöhnlich als ein noch schlechteres Vorzeichen gedeutet

---

Δαίμων, S. 333.

501. Kukules, ΒΒΠ 5, S. 374f., führt folgende Bespiele an: Wenn eine Möwe ins Meer tauchte, galt das als Vorbote eines schweren Sturmes und des Schiffsuntergangs, wenn sie auftauchte, verhieß das Windstille. Wurde ein Tintenfisch auf der Meeresfläche schwimmen gesehen, erwartete man schweren Seegang und heftige Windböen, das gleiche bedeuteten fest an Steinen angeklemmte Polypen und Seeigel oder Delphine, die an der Meeresoberfläche sprangen.

502. Achmet, Oneirocriticon, S. 118; zwei weitere Beispiele: ebda., S. 12: Sieht jemand im Traum, daß er selbst als Richter beim Volk ungerecht urteile, so heißt das, daß er als Reisender beraubt werde; ebda., S. 122f.: Flug im Traum verheißt, man werde reisen und am Ende der Reise sich Ansehen und Reichtum verschaffen; schließlich deutete ein Traum, in dem man, auf einen Stab gestützt, springt, darauf, daß man in Begleitung eines mächtigen Adligen eine glückliche Reise unternehmen werde.

503. Ein Traumgesicht von Erdreich mit Blumen, die Belisar als Geschenk entgegengenommen und auf der Stelle gespeist habe, soll ihm Mut eingeflößt und zur Teilnahme an der Expedition gegen die Vandalen bewogen haben; vgl. Prokop, Vandalenkriege, I (= De bellis III) 12, 3-5, S. 90.

wurden[504]. Trotz zwei- oder dreimaliger Grundberührung bei der Abfahrt des Schiffes, an dessen Bord sich Synesios von Kyrene befand, verließ man es nicht, sondern beschloß, die Fahrt fortzusetzen, weil man sich sonst den Vorwurf der Feigheit hätte einhandeln konnen[505]. Für die Rückreise vom Hafen von Pylai wählte Theodoros Daphnopates nicht den sicheren Land-, sondern zunächst den Seeweg bis zum Vorgebirge Leukates, obwohl das Schiff auf der Hinfahrt wegen des hohen Wellengangs in Gefahr geraten war; von dort wollte er dann Konstantinopel auf dem Landweg erreichen (vor 945). Theodoros erklärt seine seltsame Wahl mit dem Argument, er habe die Rückreise auf dem Landweg als unglückbringend betrachtet, was wahrscheinlich bedeutet, daß er durch seine Entscheidung nicht das Schicksal provozieren wollte[506].

Geschäfte jeder Art und darunter auch Reisen auf dem Meer waren dem religiösen Kalender zufolge an bestimmten Wochen-, Monats- oder Jahrestagen zu vermeiden. Am 13. des Monats[507], wenn es ein Dienstag war, und am Ende des

---

504. Ebda. I (= De bellis III) 11, 26, S. 88: ... ξυμβαλὼν εὕρισκεν ὡς οὐκ ἂν αὐτοῖν αἴσιον εἴη τὴν πορείαν ἐκκόψαι. ἔπεμπεν οὖν τινας ἀπεροῦντας αὐτοῖν μήτε ἀναστρέφειν ἐς αὐτὸν αὖθις μήτε ἐκ τῶν νεῶν ἀποβαίνειν...

505. Synesii Epp., Nr. 5, S. [11]: ... δίς που καὶ τρὶς ἐνσχεθείσης τῆς νεὼς τῷ τοῦ λιμένος ἐδάφει, εὐθὺς μὲν οὖν καὶ τοῦτο κακὸς οἰωνὸς ἐδόκει, καὶ σοφὸν ἦν ἀποβῆναι νεὼς ἐκ πρώτης ἀφετηρίας οὐκ εὐτυχοῦς· ἀλλὰ φυγεῖν παρ᾿ ὑμῖν ἔγκλημα δειλίας ᾐσχύνθημεν...; vgl. Vogt, Synesios, S. 34f.

506. Theod. Daphnopatae Epp., Nr. 36, S. 201, 32-39: .. ἀποσχέσθαι μὲν οὖν καθάπαξ νεὼς ὡς ἀργαλέον ὄν, τοῖς προλαβοῦσιν ἀποκναιομένῳ κακοῖς, οὐ πάνυ τί μοι εὐοδοῦν κατεφαίνετο· ἐδόκει δή, τοῦ κακοῦ αἵρεσιν ποιησάμενον, εὐθὺ τοῦ Λευκάτα διαπεραιωθῆναι κἀκεῖθεν ἀσφαλῶς ἔχεσθαι τῆς πορείας...

507. Während der berühmten Seefahrt des Synesios brach am 13. Tag des abnehmenden Mondes, d. h. wahrscheinlich am Ende des Mo-

Monats wagten es die Seeleute kaum, in See zu stechen. Als unheilvoll galten auch der Samstag (Tag der Gedächtnisfeier für die Toten), der Gründonnerstag, an dem Judas Christus verraten hat, und der Karfreitag (Tag der Kreuzigung Christi). Mittwoch und Freitag standen im Ruf, Tage der Wetterwende zu sein: Nach gutem Wetter folgt Sturm, nach Sturm gutes Wetter[508].

Die Zahl «dreizehn» wurde allgemein als ominös gedeutet. Der jüdische Steuermann Amarantos, über den sich Synesios von Kyrene bitterlich beklagte, war der dreizehnte der ganzen Mannschaft[509]. Gebildete Leute wie Psellos pflegten daher, an Stelle dieser Zahl die Umschreibung «über zwölf» zu benützen[510].

Als ein permanentes Element seemännischer Mentalität übte der Aberglaube einen starken Einfluß auf die einfachen Seeleute aus. Die rätselhaften Naturkräfte versuchte man durch verschiedene Zauberpraktiken und magische Formeln günstig umzustimmen. Postbyzantinische Iatrosophia empfehlen zur Besänftigung widriger Winde, daß man gewisse Psalmen auf ein Papierblatt schreibe und es auf den Boden des Schiffes lege. Dadurch glaubte man, ein Zauberband für die Winde schaffen zu können. Nachbyzantinische Quellen belegen, daß zur Beruhigung der Wogen Salz oder Öl bzw.

nats, in der Nähe von Azarion ein gefährlicher Sturm aus; vgl. hierzu, Synesii Epp., Nr. 5, S. [20]; dt. Übers. v. Vogt, S. 40, 45f. (Datierung der Fahrt); Saewulf, S. 31f., bezeichnet den 13. Juli 1102 und einen anderen Tag (wahrscheinlich den 22. Juli 1102, einen Dienstag) als «unglückliche Tage» (Horae Aegyptiacae).

508. Lampros, Τρία Κείμενα, S. 176, 4-19; vgl. hierzu, Dagron, Zwei Seefahrtskalender, S. 150; Kukules, BBΠ 5, S. 386; Schreiner, Zivilschiffahrt, S. 24.

509. Synesii Epp., Nr. 5, S. [12]; dt. Übers. v. Vogt, S. 35.

510. Psellos, Scripta min. II (= Epp., Nr. 13), S. 15: ἐπιβάται μὲν ἦσαν πλεῖν ἢ δώδεκα.

Brot-, Zwiebel- und Käsestücke ins Wasser geworfen wurden[511].

Bekanntlich hatten die Seeleute in Byzanz ihre Schutzheiligen, nämlich Phokas aus Sinope und Nikolaos von Myra. Phokas, der im frühen Byzanz als Erretter aus Seenot galt, wurde vor allem im Pontos (Amaseia) und in Cherson, aber auch in der Ägäis (auf Syros) verehrt[512]. Die Volksphantasie hat ein beeindruckendes Bild des Heiligen geschaffen: In der Lobrede des Chartophylax Andreas heißt es, daß der Heilige, eine rotfarbige Schulterklappe tragend, den in Gefahr schwebenden Seeleuten blitzschnell zur Hilfe komme, sich vor das Ruder setze, durch die Segel sehe und die Wirbelstürme beruhige[513]. Später setzte sich jedoch die Verehrung des hl. Nikolaos von Myra durch, der als Nachfolger der Dioskuren[514] im Ruf stand, viele Seewunder für fromme Leute vollziehen zu können: er errette Seeleute vor dem Ertrinken, erscheine wandernd wie Christus auf dem See Genezareth[515] und sei in der Lage, Schiffe der Glaubensfeinde zu zerstören[516]. Als Seeheilige sind ferner Isidoros, der als Nachfolger der Göttin Isis auf Chios verehrt wurde[517], und Nikon, der sog. Μετανοεῖτε, zu betrachten. Als Lokalheiliger bewirkte Nikon Seewunder für die Einwohner der Südpeloponnes und wurde als Schutzpatron der kaiserlichen Flotte verehrt[518].

511. Kukules, BBΠ 5, S. 380, 386; zu ähnlichen antiken Opferhandlungen bei Seereisen, vgl. Wachsmuth, Πόμπιμος ὁ Δαίμων, S. 116ff.

512. Miracula Phocae, S. 255ff.

513. Ebda., S. 289.

514. Makris, Studien, S. 148ff.

515. Anrich, Hagios Nikolaos I, S. 186-188, 195-197, 244, 357-358, 382, 388.

516. Theoph., AM 6300, S. 483, 4-15.

517. Vikan, Guided by Land and Sea, S. 79.

518. Vita Niconis, c. 76, S. 266.

Symbole und Heiligenbilder spielten auf den Schiffen eine gewisse Rolle. So wurden beim Schiffsbau am Bug oder am Hintersteven kleine Kreuze angebracht und ebenso auf den Spitzen der Schiffsmasten[519]. Als der Sohn des Exarchen von Karthago und spätere Kaiser Herakleios 610 gegen Konstantinopel und den regierenden Kaiser Phokas in See stach, ließ er am Mastbaum des Flaggschiffes Kästchen mit Ikonen der Gottesmutter festmachen[520]. Das Weihrauchgefäß, das sich an Bord des Schiffswracks von Yassi Ada II. befand, stützte sich auf drei Füße, die ein Kreuzschema bildeten. Hingegen trug das Kontergewicht der Waage des Kapitäns Georgios die Bronzebüste der Göttin Athena. Es ist charakteristisch für die Beliebtheit, deren sich die Gottesmutter bei den Seeleuten erfreute, daß ein Seemann im 11. Jh. um seinen Hals ein Bleisiegel mit dem Bildnis der Theotokos trug, die ihn durch die Fürbitte des hl. Lazaros von Galesion aus vielen Seegefahren befreit hatte[521]. Dieses «Enkolpion» erfüllte angeblich die gleiche übelabwehrende Funktion wie die verschiedenen, auf der Heimreise mitgenommenen Eulogien, d. h. die mit Abbildungen und Inschriften versehenen Gegenstände, die dank ihrer Herkunft von den Heiligen Stätten Palästinas und der Verbindung mit verschiedenen Heiligengräbern die Kraft des Segens besaßen (Ampullen und Flaschen für die Aufnahme von heiliger Erde, Öl, Taufwasser u. a.)[522].

519. Hunger, Reich, S. 190.
520. Theoph., AM 6102, S. 298, 15-17.
521. Vita Lazari Galesiotae, c. 75, S. 532f.
522. Hierzu ausführlich, Vikan, Guided by Land and Sea, S. 75ff.; als Eulogien sind wahrscheinlich die Krüge, «colathos plenos cum aromatibus et opobalsamo», zu bezeichnen, mit denen alexandrinische Schiffsreeder am Epiphaneiatag aus den gesegneten Gewässern Jordans Weihwasser schöpften, um später, vor Antritt der Rückfahrt, ihre vermutlich im Hafen von Askalon vor Anker liegenden Schiffe mit diesem Wasser zu besprengen; vgl. Itin. Ant. Plac. rec. A, c. 11, S.

Verschiedene religiöse Handlungen wurden auch an Bord der Schiffe vollzogen. Das oben erwähnte Weihrauchgefäß diente nicht zur Parfümierung der Mahlzeiten an Bord, wie man früher annahm, sondern zum Beweihräuchern der Räume bei Gebeten und Zeremonien. Diese Sitte, die sich bis heute in Griechenland erhalten hat, erfüllt eine doppelte Funktion. Einerseits reinigt man die Räume, indem man die bösen Geister vertreibt, andererseits wird die Ehre verdoppelt, die man dem Gott betend erweist[523].

Einen weiteren Hinweis auf die Verwendung des genannten Gefäßes an Bord der Schiffe des 7. Jh.s bieten folgende Bestimmungen aus dem 2. Teil des «Rhodischen Seerechts»: (14). «Wenn ein Passagier das Schiff besteigt und Gold bei sich führt, soll er es beim Kapitän deponieren. Wenn er es nicht deponiert hat und (trotzdem) behauptet, er habe Gold oder Silber vermißt, sollen seine Worte ungültig sein, da er das Gold nicht deponiert hatte». (15). «Der Kapitän und alle Passagiere sollen einen Eid auf die heiligen Evangelien leisten»[524]. Dieser Eid wurde freilich nach Besteigen des Schiffes von beiden Parteien geleistet und als Mittel zur Bewahrung des Friedens innerhalb der Reisegesellschaft eingesetzt, der durch Forderungen auf Zurückerstattung gestohlenen Geldes gestört werden konnte. Die Zeremonie, die dabei stattfand, bot vermutlich die beste Gelegenheit, durch Beweihräucherung die Ablegung des Eides zu sanktionieren[525].

167, 7-13; dt. Übers. v. Donner, Pilgerfahrt, S. 270f.
523. Katzev, in: Bass, Yassi Ada I, S. 267.
524. Lex Rhodia, II, 14-15, S. 3.
525. Katzev in: Bass, Yassi Ada I, S. 268.

5. Schiffahrtsumstände und Gefahren

Gefahren für die Seefahrt sind im großen und ganzen auf dreierlei Ursachen zurückzuführen: Unwetter, Piraten und menschliches Versagen. Ungünstige Wetterbedingungen hatten schlechte Folgen für abfahrtbereite oder bereits fahrende Schiffe. Andauernde Flaute hielt die Segler tagelang im Hafen fest. Drei Tage lang mußte der Kapitän des Schiffes, auf dem Nikolaos von Sion nach Myra reisen wollte, im Hafen von Askalon auf günstigen Wind warten[526]. Plötzlich eintretende Flaute brachte fahrende Schiffe zum Stehen. Manchmal standen dabei die Reisenden vor der Gefahr des Verdurstens wie die Weiber und Kinder jener konstantinopolitanischen Pilgergruppe, die auf der Überfahrt nach Jerusalem drei Tage lang aufgrund des Wassermangels wie Halbtote an Bord lagen, bis sie durch einen plötzlichen Regenfall dem Tod entrinnen konnten[527]. Wie abhängig eine Reise vom Wind war, mußte der byzantinische General Belisar zu seinem Leidwesen erfahren. Die Fahrt von Zakynthos nach Sizilien (Juni 533) dauerte wegen des schwachen Winds zu lange. Daher wurde die Situation bedrohlich, als das mitgenommene Wasser verdarb[528].

Am schwersten waren die Schiffe durch Stürme und Gegenwinde gefährdet. Heftige Stürme, die ganz unerwartet ausbrechen und nur kurz dauern, sind eines der Merkmale des Mittelmeeres[529]. Über die abziehende arabische Flotte brach am 15. August 718 ein so gewaltiger Sturm herein, daß ein Teil der Schiffe bei Prokonnesos und den umliegenden Inseln versank, ein anderer Teil an den Klippen und den

526. Vita Nicolai Sionitae, c. 36, S. 30.
527. Pratum Spirituale, c. 174, col. 3041f.; c. 173, col. 3041f.
528. Prokop, Vandalenkriege I (= De bellis III) 13, 22-24, S. 100.
529. Braudel, Welt des Mittelmeeres, S. 47f.

Vorgebirgen des Propontismeeres zerschellte[530]. Offensichtlich kam der Wind vom Norden bzw. vom Nordosten auf. Diese Winde, die im Sommer in der Umgebung der Hauptstadt vorherrschen, behinderten andernfalls die Einfahrt der Kornschiffe in die Propontis. Aus diesem Grund ließ Justinian I. auf Tenedos einen gewaltig großen Getreidespeicher errichten, wo die Fracht der gesamten Flotte gelagert wurde[531].

Andere Winde kommen unter einem Sondernamen vor. Besondere Erwähnung verdient hier die furchtbare nordöstliche «Bora»[532] (<-ven. Bóra <-lat. Boreas <-gr. βορέας/βορρᾶς)[533], die oft auf der Adria auftrat und häufige Schiffbrüche hervorrief, weshalb dieses Meer im Mittelalter «Seemannsgrab» genannt wurde[534]. Ein solches Mißgeschick widerfuhr den Bischöfen Oberdalmatiens um die Mitte des 11. Jh.s auf dem Seeweg nach Spalato an einem Kap der Insel Pharos/Hvar, das dann die Bezeichnung «punta dei vescovi» erhielt [535].

530. Theoph., AM 6210, S. 399, 6-11.; dt. Übers. v. Breyer, S. 31.
531. Prokop, Bauten, V 1, 7-14, S. 246f.; einen konkreten Fall zum Jahre 565 nennt Theoph., AM 6055, S. 237, 9-11: ἐφύσησε δὲ καὶ βορρᾶς ἄνεμος <ἀπό> Αὐγούστου μηνός, καὶ οὐδαμοῦ νότος, καὶ οὐκ ἤρχοντο τὰ πλοῖα ἐν τῇ πόλει...
532. Schilderung bei Prokop, Gotenkriege, I (= De bellis V) 15, S. 116ff.; Ferluga, Les îles Dalmates, S. 125, gibt an, die "Bora" sei typisch für den Nordteil der ostadriatischen Küste (zwischen Triesti und Senij) und gefährlich aus dem zusätzlichen Grund, daß sie über dem Meeresspiegel einen salzhaltigen und feuchten Dunst aufsteigen läßt, der die Fernsicht der Seefahrer behindert. Für die Navigation auf der Adria seien auch der nordöstliche «Maestral», ngr. «μαΐστρος», der südöstliche «Jugo» und der südwestliche «Lebič» (vgl. agr. λίψ, ngr. λίβας) oder «Garbin», ngr. «γαρμπῆς», von Bedeutung.
533. Andriotes, S. 322.
534. GregTur., Martyr., c. 5, S. 41; vgl. Claude, Handel, S. 39
535. Der lateinische Text findet sich bei Ferluga, Les îles Dalmates, S. 127 und Anm. 83, und lautet in freier Übersetzung: «Während das

Die im Parthenischen Meer vom 14. bzw. 24. Juni bis zum 15. August vom Norden aufkommenden «Zerbrecher» (῾ρῆκται) nutzten sowohl die byzantinische als auch die arabische Flotte aus, um das Feindesland anzugreifen[536]. Dabei taten sich die an der Küste Pamphyliens wohnhaften Mardaiten als erfahrene Seeleute im Dienste der byzantinischen Kriegsmarine durch große nautische Erfahrung und tiefe Kenntnis der Windsysteme und der Wetterperioden hervor. Lokale Winde erhielten oft ihren Namen von geographischen Objekten, wie der «Tanaitische Wind», der auf dem Maiotissee aufkam[537], und der im Gebiet von Thessalonike vom Norden her wehende eisige Winterwind Vardares, der in

Schiff durch einen mittelstarken Wind um die Inseln herumgetrieben wurde, brach plötzlich und unter schrecklichem Krachen ein Wirbelsturm aus. Eilends gaben sich die überraschten Matrosen mit verängstigtem Geschrei Mühe, das Tauwerk einzuziehen, die Segel zu reffen und die Anker ins Wasser zu werfen, damit das Schiff nicht an die nahe gelegene felsige Küste geschleudert werde. Bevor sie aber das Gedachte ins Werk umsetzen konnten, wurde das Schiff - im selben Augenblick vom Wind erfaßt - an Land verschlagen, dort von den sich aufbäumenden Wellen nach und nach zerschmettert und vernichtet. So kamen die elenden Bischöfe und ihre Mitreisenden durch göttlichen Beschluß ums Leben». Der Verfasser dieses dramatischen Berichtes, der einen durchaus lebensnahen Eindruck erweckt, scheint mit der Welt des Meeres sehr vertraut gewesen zu sein.

536. Die ägyptische Flotte segelte bei günstigem Südwind bis zur Burg von Antiocheia und von dort unter günstigem Nordwind entlang dem Meerbusen (von Alexandretta) bis zur Burg von Tarsos; vgl. hierzu, Lampros, Τρία Κείμενα, S. 172, 31-32, S. 175, 18-19, 31-34; dt. Übers. v. Dagron, Zwei Seefahrtskalender, S. 148f.; von den im Text vorkommenden Windnamen ist «κίρρος» von den Italienern übernommen und in scirocco verwandelt worden; die «πεντηκοστάριοι», d. h. Pfingstwinde, sind heute jedem Einwohner des Ostens unter dem Namen Khamsîn bekannt; «προδρομῖται» bedeutet «Vorläufer» und die «θρασκίαι» sind Nordwestwinde.

537. Prokop, Gotenkriege, IV (= De bellis VIII) 10, S. 734ff.

dem spätbyzantinischen Reisebericht des Thomas Magistros unter dem antikisierenden, sonst unbekannten Namen καῦς vorkommt[538]. Schließlich ist der Kypriana genannte Sturm zu erwähnen, der am Feiertag des St. Cyprianus (14. Oktober) im Gebiet von Karthago losbrach[539].

Verschiedenartige Unfälle und Schäden, die Schiffe bei Unwetter erlitten, nennt das «Rhodische Seerecht»: Leckschlagen, Umkippen, Verlust bzw. Bruch des Mastbaumes, des Steuerruders, der Anker, der Seile und des Beiboots des Schiffes[540]. Von der Häufigkeit derartiger Seeunfälle zeugen Beispiele aus der Geschichte sowohl der Kriegs- wie auch der Handelsmarine[541].

Was nun den zweiten Todfeind der Schiffe, das Feuer, betrifft, so entstand es zumeist durch Unachtsamkeit beim

538. Treu, Gesandtschaftsreise, S. 17, 21 (καῦνα).

539. Prokop, Vandalenkriege, I (= De bellis III) 20, 12, S. 140.

540. Lex Rhodia, Pars III, c. 42-46, S. 35ff.; von einem Verlust des Schiffsbootes wird konkret in hagiographischen Quellen berichtet (Kosmas und Damian, Wunder Nr. 44, S. 202; Grégoire le Grand, Dialogues, IV, c. 59, S. 321; vgl. Claude, Handel, S. 45, Anm. 125).

541. Prokop, Gotenkriege, III (= De bellis VII) 40, 14-17, S. 706: Während des Gotenkrieges wird eine byzantinische Kriegsflottille in der Nähe der Küste Kalabriens vom Orkan auseinandergetrieben. Das Schiff des Artabanes verliert dabei den Mast, doch bringen es Strömung und Wellengang glücklich nach Melite; Miracula Phocae, S. 278f.: Ein makedonisches Schiff, das an der Nordküste Kleinasiens einen Bruch des Steuerruders erlitten hat, kann angeblich durch die Intervention des hl. Phokas vor dem sicheren Untergang gerettet werden; Grégoire le Grand, Dialogues III, 36, S. 409: Das Schiff des Abtes Maximian gerät auf der Rückreise von Konstantinopel (wahrscheinlich im November 584) in eine sehr schlimme Situation, als in der Adria ein heftiger Sturm ausbricht. Die Segel werden zerfetzt, der Mast bricht und in den Rumpf dringt Wasser ein. Jedoch hat das Schiff Glück im Unglück, da es am neunten Fahrttag doch noch den Hafen Crotons erreichen kann; vgl. hierzu, Claude, Handel, S. 38.

Kochen an Bord. Es ist anzunehmen, daß die Brandgefahr viel größer wurde, wenn viele Frachter in einem Hafen dicht beieinander lagen. 1051 ging ein barensisches Schiff, das im italienischen Hafen von Penna Öl geladen hatte und im Begriffe war, nach Konstantinopel zu fahren, in Flammen auf[542].

Eine weitere Gefahr, der vor allem gestrandete Schiffe ausgesetzt waren, kam von den Küstenbewohnern. Es war üblich, im Westen sogar legitim, daß gestrandete bzw. aufgelaufene Schiffe ausgeplündert wurden[543]. Strenge Bestimmungen gegen den gefürchteten Strandraub enthielten die zwischen Byzanz und Kiev im 10. Jh. geschlossenen Verträge. Das Verbot betraf in erster Linie die Bewohner der Küstengebiete im Norden des Schwarzen Meeres, wo chersonitische oder byzantinische Schiffe oft am Strand aufliefen[544].

542. Schaube, Handelsgeschichte, S. 29; vgl. Höckmann, Antike Seefahrt, S. 93, für ähnliche Fälle im Altertum.

543. Ohler, Reisen, S. 75.

544. Hellmann, Handelsverträge, S. 659, 664.

545. Im Altertum und im Mittelalter dauerte die Schiffahrtssaison vom 11. März bis zum 10. November oder sie beschränkte sich sogar auf die Periode vom Mai bis September. Die byzantinischen Autoren setzten die Wiederaufnahme der Seefahrten (πλοιαφέσια) mit dem Märzanfang an; vgl. hierzu, Kukules, Ἐκ τοῦ ναυτικοῦ βίου, S. 29; Io. Lydus, De mensibus, 70, 4; Max. Planudes, Sprichw., Nr. 76, S. 23: «Am Kreuzigungstage (Febr. oder März a. St.) segle ab, am Tag der Kreuzerhöhung (14. Sept.) binde dein Schiff wieder am heimatlichen Gestade an». Im Winter, in dem das Meer stürmisch wurde, und im Herbst, in dem man mit verstärkter Wolkenbildung rechnete, galt das Meer also als unbefahrbar und «geschlossen» (mare clausum). Eine Ausnahme bildeten die seetüchtigen Mardaiten, die wider die römische Tradition den Pamphylischen Golf auch im Winter kreuzten. Denn sie betrachteten das Meer entweder als geschlossen nur in der Zeit vom 14. November bis zum 15. Februar oder als ganzjährig geöffnet (Lampros, Τρία Κείμενα, S. 173, 13-14, S. 174, 20-24; vgl. hierzu, Dagron, Zwei Seefahrtskalender, S. 153). Winterfahrten wurden sonst bei Operationen, nämlich um eine eingeschlossene Stadt von der

Vor den Gefahren des Meeres suchte man sich durch verschiedene Gegenmaßnahmen zu schützen. Als Ergebnis einer langjährigen Erfahrung liefern diese Schutzmaßnahmen den besten Beweis für den Mut und den erfinderischen Geist der byzantinischen Seeleute. ~~Die oben erwähnten~~ Mardaiten ließen auch im Winter[545] bei starkem Wind ihre Chelandien[546] und Galeen[547] mitten im Meer ankern. Damit sollten die Schiffe festgehalten und die Gefahr, an den Felsen zu zerschellen, gemindert werden[548]. Ähnlich reagierte die Besatzung eines rhodischen Schiffes, als bei Tristomon ein plötzlicher Westwind aufkam. Sie gab ihre Absicht auf, nach Rhodos weiterzufahren, und warf die Anker ins Meer, worauf Nikolaos von Sion, seinem Wunsch entsprechend, durch das Schiffsbeiboot sicher an Land gebracht wurde, da das Schiff selbst wegen des Wellengangs die Küste nicht anfahren konnte[549]. Diese wohl geruderten Beiboote (κάραβοι[550], σκαφίδια[551], ἀκάτια, ἐφόλκια, ἐφολκάδες[552], σίλφαι[553]), die seerechtlich

Meeresseite mit Proviant zu versorgen oder um Truppen zu transportieren, und bei der Vollstreckung von Verbannungsurteilen unternommen. Die gestürzte Kaiserin Eirene wurde beispielsweise im November 802 auf Chelandien von der Prinkeponnesos nach Lesbos gebracht (Theoph., AM 6295, S. 479); auch Privatpersonen reisten ausnahmsweise im Winter. So brauchte Willibald unter schwierigen Wetterbedingungen insgesamt vier Monate, um von Tyros nach Konstantinopel zu gelangen (30. 11. 726 - 6. 4. 727); vgl. hierzu, Vita Willibaldi, 101, 16-18, S. 70: ...navigaverunt totum gemem...

546. Zu dieser Schiffsart, vgl. Ahrweiler, Mer, S. 412f.

547. Zu Galeen, vgl. ebda, S. 414f.

548. Lampros, Τρία Κείμενα, S. 171 (Kalender I).

549. Vita Nicolai Sionitae, c. 36-38, S. 30-32.

550. Pratum Spirituale, c. 76, col. 2929; Lex Rhodia, Pars III, c. 11, 46, S. 37; zum Terminus κάραβος/καράβιον, vgl. Kahane, Sprache, Sp. 363; Rougé, Miracles maritimes, S. 234f.; davon leitet Antoniadis-Bibicou, Études, S. 165, das arabische Wort gârib her.

551. Vgl. Miracula Phocae, c. 9, S. 277.

552. Kosmas und Damian, S. 202.

nicht als Teil des Schiffszubehörs angesehen wurden[554], waren nicht nur als Transportboote zum Ein- und Ausschiffen von Passagieren, sondern auch als Hafenschlepper beim Ein- und Auslaufen der Schiffe bzw. als Rettungsboote in Not sehr nützlich.

Sehr geschickt war man bei starkem Gegenwind mit dem Hantieren der Segel. Während einer Fahrt von Konstantinopel nach Apameia hißte die Besatzung des Schiffes bei starkem Nordwind das supplementäre Segel an der Sturmseite («τὸ ἔπαρμα θέντες τῇ βαλλομένῃ») und fuhr so um das Kap Triton herum. Dort warf sie die Anker («κάτοχοι») ins Wasser und wartete drei Tage lang das Aufkommen des Südwindes ab, während das Schiff von den Wellen geschaukelt wurde[555]. Viele Schiffe verfügten über zwei Segel (ἄρμενα, ὀθόναι), die, auf die richtige Weise gehißt, eine Änderung der Fahrtrichtung ermöglichten. Der Kapitän eines Getreideschiffes, das im ersten Dezennium des 7. Jh. nahe bei Chios nach Konstantinopel segelte, zog das linke Segel hoch und konnte damit eine Kursänderung nach Thessalonike bewirken[556].

Bei Nacht und nebligen Wetterverhältnissen bestand Kollisionsgefahr. In diesem Fall befestigte man Lichter etwa am Mast bzw. am Vorderdeck oder ließ die an Bord Wache haltenden Matrosen lauter singen, damit entgegenkommende Schiffe gewarnt wurden, daß sie ihren Kurs ändern sollten[557].

553. Sie waren kleiner als die Epholkia; vgl. hierzu, Suidae Lexikon, Wort: κάνθαρος.

554. Makris, Studien, S. 292 (= Harmenopulos, Buch 2, Titel 11, §9).

555. Palladius, Dialogue I 50, S. 288.

556. Miracula Demetrii, [70] - [72], S. 102; vgl. Lemerle, Miracles II, S. 79.

557. Lex Rhodia, Pars III, c. 36, S. 31f.

Fuhr das Schiff bei Sturmausbruch auf Hochsee, so versuchte man die Gefahr dadurch zu mindern, daß ein Teil der Ladung über Bord geworfen wurde. Gleichzeitig wurde das Leckwasser mit Hilfe einer Schiffspumpe[558] und auf kleineren Schiffen mit Hilfe eines Eimers[559] ausgeschöpft. Vom Unwetter gezwungen, warfen 13 übergroße Schiffe der alexandrinischen Kirche in der Adria ihre wertvolle Fracht ins Meer[560]. Ein von Juden finanziertes Unternehmen des Kauffahrers Theodoros «in partes Orientis» endete unglücklich an einem διθάλασσον Ort mit dem Verlust der über Bord geworfenen Fracht (Anfang des 7. Jh.s)[561]. Durch diese rationale Maßnahme konnten die Seeleute zumindest Schiff und Leben[562], in manch anderen Fällen nur ihr nacktes Leben vor der Katastrophe retten[563].

Als großes Glück galt, wenn der Wind das Schiff in Küstennähe trieb, bevor es gekentert war. Kam dann die Küste in Sicht, versuchte der Kapitän als nächstes, das Schiff kontrolliert auf den Strand zu setzen[564], wobei er aber darauf

558. Pumpe wird nur einmal in der Lex Rhodia, Pars III, c. 38, S. 32, erwähnt; eine Pumpe fand sich auf dem Schiffswrack von Fos; vgl. hierzu, Jezegou, Épave II, S. 51ff., Claude, Handel, S. 39, Anm. 75; der Mangel an sonstigen Belegen zeigt, daß sie im Mittelalter nicht sehr verbreitet war.

559. Theod. Daphnopatae Epp., Nr. 36, S. 205.

560. Vita Ioannis Eleemosynarii, c. 28, S. 380.

561. Ioannis monachi liber de miraculis, c. 4, S. 9f.

562. Vita Ioannis Eleemosynarii, c. 28, 3-11, S. 380; vgl. ebda., S. 593f. (Anm.).

563. Ebda, c. 8, 15-20, S. 353.

564. Vita Pauli iunioris, c. 34, S. 146, erzählt, ein Schiff, auf dem sich die Mönche Symeon und Johannes befanden, sei bei der Insel des Propontis-Meeres Kalonymos in einen so heftigen Wirbelsturm (σίφων) geraten, daß es nur mit großem Glück am Strand landen konnte (τῷ τῆς νήσου αἰγιαλῷ παραπίπτει); zum Wort σίφων, vgl. Kahane, Sprache, Nr. 147, Sp. 408.

achtgeben mußte, daß es nicht auf Riffe fuhr. Schlug aber das Schiff leck, so mußte man mit seinem baldigen Untergang rechnen. Das berühmte Schiffswrack von Yassi-Ada II. war um 624/625 vor der flachen Insel auf ein Riff gelaufen und untergegangen, ungefähr am gleichen Ort, wo ein anderes Handelsschiff im 4. Jh. verunglückt und untergegangen war[565]. Das gleiche Schicksal traf das Schiff, auf dem Eustratios, der Abt des Agauron-Klosters, kurz vor seinem Tod, am 10. Januar 846 (?)[566], von Katabolos nach Konstantinopel reiste, mit dem Unterschied, daß dabei Gepäck und Menschen rechtzeitig ausgeschifft werden konnten, bevor das beschädigte Schiff vor dem Kai des Julianus-Hafens sank[567].

Als wichtiges Schutzmittel gegen die Gefahren des Meeres sind die Leuchttürme zu erwähnen[568], die am Eingang von Häfen, auf Berghöhen in Meeresnähe, auf Inseln und auf Vorgebirgen gebaut waren. Durch ihre Beleuchtung wurde das Umfahren von Vorgebirgen, die Fahrt entlang schroffen und felsigen Küsten, das Segeln an gefährlichen Flußmündungen vorbei und das Ansteuern von Häfen sicherer und leichter. Außer dem berühmten Leuchtturm von Alexandreia, der bis ins Hochmittelalter hinein in Anwendung geblieben ist, nennen die Quellen noch den achteckigen Leuchtturm, der am Bosporos-Eingang stand, ferner den Pharos der Gottesmutterkirche, der im Vorhof des Großen Palastes angelegt war und im 9. Jh. als Endstation des Feuertelegraphen fungierte. Etwas bescheidener dürften die Leuchtanlagen gewesen sein, die in Chrysopolis, am Vorgebirge Kaphereus,

565. Bass, Yassi-Ada I, S. 2, 318.
566. Menthon, Olympe, S. 58 (ohne die dafür sprechenden Gründe zu nennen); zum Problem der Datierung wichtiger Lebensdaten des Heiligen, vgl. Janin, Églises et Monastères, S. 133, der kein Todesdatum angibt.
567. Vita Eustratii, c. 37, S. 391f.
568. Zum Folgenden, vgl. Kukules, BBII, 5, S. 377f.

nahe beim Kap Embolos/Ekbolos von Thessalonike und an der Donaumündung[569] standen. Vielleicht im späten 6. Jh. wurde am Eingang des Hafens in Kenchreai ein Leuchtturm gebaut[570]. Wie eine heute in Padova befindliche Inschrift bezeugt, ließ entweder Kaiser Leon V. (813-820) oder Leon VI. bei Korinth (auf dem Akrokorinth ?) einen Leuchtturm anlegen, «damit er durch seine Öllampe die Barbarenangriffe ankündige»[571]. Es ist als wahrscheinlich anzunehmen, daß bestimmte Klöster neben einem Hafendamm einen Leuchtturm besaßen, der einem doppelten Zweck diente, nämlich Schiffen, die nachts die felsige Küste entlangsegelten, Orientierungshilfe zu geben und Schiffbrüche feindlicher Fahrzeuge zwecks Ausplünderung hervorzurufen[572].

Außer den vielfältigen, von Menschenhand erbauten Warnzeichen[573] und Leuchtfeueranlagen waren tätige Vulkane, wie beide, zur Gruppe der Liparischen bzw. Aiolischen gehörenden Inseln Vulcano[574] und Stromboli[575], und zeitweilig auch Thera[576], als «natürliches Leuchtfeuer allergrößten Ausmaßes»[577] eine willkommene Hilfe. Aus großer Entfernung sichtbar, gewährten sie den in Sichtweite fahrenden Schiffen sichere Orientierung.

569. Vita Davidis, S. 18; Devreesse, Hypomnesticum, S. 56.
570. Claude, Handel, S. 128, Anm. 45b.
571. Feissel/Phillipidis-Braat, Inscriptions du Péloponnèse, Nr. 1, S. 299f.
572. Ahrweiler, Ports, S. 286f.
573. Eine solche Warnzeichenanlage auf dem Gipfel eines steilen Felsens in Populonia erwähnt Rutilius Namatianus I, V. 403-408, S. 116f.; vgl. hierzu, Gorce, Voyages, S. 124.
574. Vita Willibaldi, 101, 30 - 102, 10, S. 72f.; Adamnanus, III, 6, S. 296; dt. Übers. v. Donner, Pilgerfahrt, S. 420f.; vgl. Kislinger, Sightseeing, S. 457ff.
575. Ohler, Reisen, S. 22.
576. Theoph., AM 6218, S. 404, 18-19.
577. Ohler, Reisen, S. 22.

Neben natürlichen Gefahren erwies sich um die Wende vom 6. zum 7. Jh.[578] die Piraterie als ein Unsicherheitsfaktor, der u.a. den Seeverkehr im Mittelmeer ernst beeinträchtigen sollte[579]. Bereits für das Jahr 576 belegen die Quellen Angriffe der Avaren gegen Schiffe, die die Küste Thrakiens entlangfuhren[580]. Um 614 befuhren die Slaven das Meer und plünderten die Küsten Griechenlands, Kleinasiens und der Ägäischen Inseln (Kreta eingeschlossen). Die Raubzüge der Avaren und Slaven, die die Kunst des Schiffbaus mit Hilfe langobardischer Handwerker erlernt hatten[581], scheinen Transportrisiko und Transportkosten erhöht zu haben[582]. Im Lauf der Zeit nahm die Gefahr für den Menschenverkehr und die Warenzirkulation innerhalb des Zielgebiets der slavischen Piraterie allmählich zu. Während einer kühnen Raubfahrt (676-678) griffen slavische Piraten auf der Hochsee, irgendwo in den Gewässern zwischen Tenedos und Lemnos, Schiffe der Getreideflotte Konstantinopels an und nahmen Seeleute gefangen. Daraufhin fuhren sie durch die Meerenge und gelangten bis nach Parion und Prokonnesos, wobei sie das Personal einer Zollstation (in Abydos[583] oder bei Konstantinopel[584]) in die Sklaverei verschleppten. Mit reicher Beute beladen, zogen sich die Piraten in ihre Schlupfwinkel (wahrscheinlich an der Küste zwischen Nestos und

578. Strittig bleibt die Frage nach dem Beginn der Piraterie der Slaven im Mittelmeer; Claude, Handel, S. 264, plädiert für das Ende des 6. Jh.s, Charanis, Changes, S. 7, datiert diese ins Jahr 614.

579. Hierzu ausführlich, Ahrweiler, Cursa et Piraterie, S. 9f.; Eickhoff, Seekrieg, S. 61ff.

580. Jo. Biclarensis a. 576, S. 86: Abares litora maris captiose obsident et navibus litora Thraciae navigantibus satis infesti sunt; vgl. Claude, Handel, S. 264, Anm. 124.

581. Paulus Diaconus, IV, c. 20, S. 123.

582. Teall, Grain Supply, S. 95.

583. Claude, Handel, S. 264, Anm. 131.

584. Lemerle, Miracles II, S. 125f., Anm. 191.

Strymon) zurück[585].

Der Bischof von Thenai in Afrika, Cyprianus, fiel auf dem Seeweg nach Konstantinopel slavischen Piraten in die Hände. Die Gefangennahme fand an einem acht Tagesmärsche von Thessalonike entfernten Anlegeplatz der Küste Thessaliens statt (um 685 oder 690)[586]. Etwa 80 Jahre später war der slavische Seeraub in der Nordägäis auf Menschenjagd und wirtschaftlichen Gewinn ausgerichtet, wie es die Tatsache zeigt, daß kaiserliche Gesandte 2500 auf Tenedos, Imbros und Samothrake gefangengenommene Christen gegen Seidenkleider loszukauften (um 768/769)[587].

Aus Furcht vor der «benachbarten Nation» der Slaven Thrakiens, sah sich der Kapitän des Schiffes, auf dem Theodoros Studites im Winter 796/797 in die Verbannung fuhr, genötigt, von Lemnos aus vorzeitig abzufahren[588]. Daß diese Piraten zeitweilig auch Privatreisende auf dem Festland bedrohten, mußte Gregorios Dekapolites beim Übersetzen über einen Fluß in Thrakien zu seinem Leidwesen erfahren (um 832/833)[589].

Zusammenfassend lassen die Quellen den Schluß zu, daß es sich bei der slavischen Piraterie um ein zeitlich und lokal begrenztes Phänomen handelte. Sie trat um die Wende vom 6. zum 7. Jh. auf der Ägäis in Erscheinung, um sich dann auf die Nordägäis, später auf die Küstengebiete Thrakiens zu beschränken. Die Assimilierung der reichsansässigen Slaven und die Wiederherstellung der politischen und mili-

585. Miracula Demetrii, [277], S. 220; vgl. Lemerle, Miracles II, S. 125f.

586. Miracula Demetrii, [307], S. 237; ebda, [310], S. 238; Lemerle, Miracles II, S. 169.

587. Niceph., c. 86, S. 162; vgl. Lemerle, Miracles II, S. 191f.

588. Theod. Studitae Epp., Nr. 3, S. 15.

589. Vita Gregorii Decapolitae, c. 10, S. 54ff.; vgl. Mango, Re-reading, S. 637 (Datierung).

tärischen Autorität des Reiches steht damit in Zusammenhang. Von Zeit zu Zeit gelang es slavischen Seeräubern, die Verbindungen zwischen Thessalonike[590] und Konstantinopel zu gefährden, die Lebensmittelzufuhr nach Thessalonike zu unterbinden. Als vereinzelte Episoden ohne dauernde Auswirkungen auf den Seeverkehr sollte man jedoch Aktionen dieser Art kaum überschätzen. Ihrem Charakter nach muß also die slavische Piraterie hauptsächlich als Küstenpiraterie bezeichnet werden. Zumeist führten die Slaven ihre Angriffe auf Einbäumen durch, die kaum für Hochschiffahrt geeignet waren; seltener ist der Gebrauch größerer Schiffe (ζευκτὰ πλοῖα) bezeugt. Bei den thessalischen Piraten des 7. und den thrakischen Piraten des 9. Jh.s muß die Möglichkeit erwogen werden, daß sie abwechselnd auf dem Land und zu Wasser tätig waren.

Mit der Erscheinung der arabischen Flotten beginnt eine neue Epoche in der Geschichte der mediterranen Piraterie. Strittig ist die Frage nach dem Zeitpunkt, an dem die arabische Piraterie in Erscheinung trat. Zwar erwähnen papyrologische Texte Raubzüge («κοῦρσα») gegen die Küstengebiete Kleinasiens und der Großinseln Zypern, Rhodos und Kreta[591], jedoch muß angesichts der mangelhaften Quellenlage stark angezweifelt werden, daß darunter nicht nur Korsarenaktionen unter den Fahnen des Kalifats, sondern auch Aktionen von Freibeutern gemeint sein müssen.

Die erste Erwähnung einer arabischen Piratenflotte findet sich in der Vita des Gregorios Dekapolites. Um 832/833 fand dieser im Ephesos-Hafen «eine ganze Flotte von Schiffen vor, die mit dem Heiligen die Anker lichten wollten, aber aus Furcht vor den in 100 Stadien Entfernung lauernden arabischen Barbaren nicht abzufahren wagten, um ihren Handelsgeschäften nachzugehen». Jedoch gelang es der Handelsflottille am Ende, dem Feind zu entgehen und unversehrt nach Prokonnesos zu gelangen. Die Rettung hing wahrscheinlich mit der erreichten Schiffsgeschwindigkeit zusammen. Die Erzählung läßt die Schlußfolgerung zu, daß sich geschlossene Schiffsverbände effektiver als einzeln oder in Gruppen reisende Schiffer vor der Pirateriegefahr schützen konnten. Nach längerem Aufenthalt auf der Insel bestieg Gregorios ein Fahrzeug nach Ainos, wechselte dort wieder das Schiff und erreichte Christupolis an der thrakischen Küste[592]. In Korinth vermochte Gregorios nur mit Mühe die «wegen der Drohung der arabischen Nation» zögernden Matrosen eines Schiffes dazu zu überreden, die Fahrt nach Sizilien anzutreten[593]. Die Fahrten dieser wagemutigen Schiffer auf dem Höhepunkt des arabischen Seekriegs in der Ägäis zeigen, daß der Seeverkehr in der Ägäis trotz der Tätigkeit arabischer Korsaren kaum zum Erliegen kam. Dabei mußten jedoch angesichts der Piratengefahr Direktfahrten gemieden und statt dessen Küstenrouten und lange, teilweise auf dem Festland vorgenommene Umwege in Kauf genommen werden.

Nach der Eroberung Kretas durch die Sarazenen entstanden verschiedene Korsarennester entlang den ägäischen Seerouten, so daß der Aktionsradius der Piraten bis zum Berg Athos im Norden und bis nach Aktion am Ionischen Meer reichen konnte. Vor allem wurden allein bzw. zu zweit fahrende Schiffe oder kleine Schiffsverbände vom Feind angegriffen. Verschiedene Heilige sollen im 9. Jh. während ihrer Seereisen von Piraten gefangengenommen worden sein[594].

590. Miracula Demetrii, [243], S. 211.
591. Ahrweiler, Mer, S. 18, Anm. 1, S. 20.

592. Vita Gregorii Decapolitae, c. 9f., S. 53f.; dt. Übers. v. Dölger, Byzanz, S. 366.
593. Vita Gregorii Decapolitae, c. 11, S. 55.
594. Da Costa-Louillet, Saints de Grèce, S. 328 (Arsenios, der spä-

Zu Anfang des 10. Jh.s kam es zu einer neuen korsarischen Expansion. Diesmal kamen die Schreckensflotten aus Tripolis. Unter dem Renegaten Leon fuhr eine Flotte durch die Meerenge bis nach Parion, kehrte aber dort aus irgendeinem Grund um und nahm Kurs auf Thessalonike. Auf die Belagerung und Einnahme der Stadt folgte die Versklavung ihrer Einwohner (904)[595]. Auf dem Rückzug besetzten die Korsaren bei Diadromoi ein Getreideschiff; seine Besatzung floh auf eine nahe gelegene Insel, wo sie jedoch niedergemetzelt wurde[596].

Piraterie war nicht nur eine Sache großer Flotten. Leichte kretische Piratenschiffe versteckten sich hinter der felsigen Küste am Athos-Berg, um von dort vorbeifahrende Getreideschiffe anzugreifen und auszuplündern. Die einzige Schutzvorkehrung, die die Schiffsherren trafen, war eine sorgfältige Beobachtung des Meeres und der Küste bei langsamer und vorsichtiger Fahrt[597]. Als Stützpunkte der Piraten dienten außerdem tief ins Land einschneidende Buchten und unbewohnte Inseln (wie z. B. Kythera in der Regierungszeit des Romanos Lekapenos)[598]. Wahrscheinlich sind es die Piraten von Kythera gewesen, die den vermögenden und aus

tere Bischof Kerkyras, fällt auf dem Seeweg von Seleukeia am Orontes nach Jerusalem sarazenischen Piraten in die Hände); Vita Iosephi Hymnographi, c. 17, col. 956 (Joseph wird um 840 als Gesandter der Ikonophilen zum Papst auf dem Seeweg nach Rom gefangengenommen und nach Kreta abgeführt); Vita Euthymii iunioris, c. 24f., S. 34ff. (Auf der Insel Neon/Hagios Eustratios werden drei Einsiedler, unter ihnen der hl. Euthymios, im Jahre 867 durch Piraten gefangengenommen; jedoch erlangen sie bald ihre Freiheit, als plötzlich bei der Abfahrt Windstille eintritt. Die von abergläubischer Furcht erfüllten Sarazenen fahren auf die Insel zurück, um die Gefangenen mit ihrem Gepäck auszuschiffen).

595. Skyl., S. 183f.; dt. Übers. v. Thurn, S. 219f.

596. Io. Cam., c. 67, 8-10, S. 57.

597. Vitae Athanasii Athonitae, B, c. 13, 18-27, S. 139.

598. Vita Theodori Cytherensis, S. 286.

Sparta stammenden Vater des Rentakios und wahrscheinlich Großvater des Niketas Magistros auf dem Seeweg von Hellas nach Konstantinopel (um 920) gefangennahmen; der Chronist betont, der Sohn habe kurz danach die Seereise zur Hauptstadt angetreten, ohne daß er dabei in Gefahr geriet[599].

Die Rückeroberung von Kreta (961) und Zypern (965) brachte keinen endgültigen Frieden. 968 geriet ein Schiff auf der Fahrt von Aigina nach Piräus in arabische Gefangenschaft. Aus diesem Grund mußte ein zweites Schiff mit dem hl. Nikon an Bord so lange seine Abfahrt verschieben, bis es ohne Gefahr die kurze Strecke bis Piräus zurücklegen konnte[600]. Andalusische Korsarenschiffe hätten 972 im «griechischen Meer» ein Schiff gefangengenommen, auf dem vier jüdische Gelehrte reisten. Die Operation hatte «die Gefangennahme der Schiffe und die Ausplünderung der Küstenstädte der Christen», d. h. der Küstenstädte Palästinas und Syriens, zum Ziel[601].

Wie tief die arabischen Piraten in der Blütezeit von Byzanz in die byzantinischen Gewässer eindringen konnten, zeigt die Gefangenschaft einer serbischen Gesandtschaft um 992 auf der Insel Gymnopelagesion (Kyra Panagia). Nach Ostrogorsky waren die Gesandten bis dahin durch den Archipel gesegelt[602], nach einer anderen Hypothese traten sie die Fahrt im Hafen von Thessalonike an[603]. Die arabischen Korsaren «blieben 12 ganze Tage lang auf der Insel, bemächtigten sich vieler Schiffe und machten viele Gefangene». Auf Geheiß des

599. TheophCont., S. 399, 12-22; Skyl., S. 213f.; vgl. Malingudis, Σλάβοι, S. 83f.; Nicetae Mag. Epp., Nr. 2, 10-11, S. 57; S. 23f. (Einleitung); wahrscheinlich wurden beide Fahrten im Hafen von Helos an der Mündung des Eurotas oder im Hafen von Monembasia angetreten.

600. Vita Niconis, c. 23, 22-37, S. 92ff.

601. Starr, Jews, Nr. 111, S. 165.

602. Ostrogorsky, Une ambassade serbe, S. 188f.

603. Cheynet/Flusin, Route de l'exile, S. 205.

Kaisers wurden diese jedoch kurz darauf von seinem «Vertreter» Paspalas freigekauft[604]. Noch in der Mitte des 11. Jh.s waren die Korsaren in der Lage, auch auf hoher See Handelsschiffe anzugreifen und zu kapern. Ein mit Gewürzen belegtes Schiff aus Alexandreia wurde auf der Fahrt nach Amalfi von einem Piratenschiff gezwungen, zunächst nach Konstantinopel und daraufhin auf Kreta Kurs zu nehmen, so daß es erst nach 70 Tagen sein Reiseziel erreichen konnte, während die Reise unter normalen Umständen nur 15 bis 25 Tage gedauert hätte[605]. Die Möglichkeit von Seeräuberei auf Hochsee zu dieser Zeit wird durch die Behauptung eines Mönchs angedeutet, er hätte in Kreta sein ganzes Vermögen auf ein Schiff verladen, das dann auf der Fahrt nach Phygela von Piraten angegriffen und ausgeplündert worden wäre[606].

Neben der Tätigkeit von Wachflottillen und der byzantinischen Kriegsmarine, die Handelsschiffen ein Minimum an Sicherheit auf den wichtigsten Routen erlaubte, lassen sich zwei weitere Schutzmaßnahmen der Schiffsmannschaften gegenüber den Gefahren der Piraterie feststellen. Zuerst ist der Waffengebrauch an Bord der Schiffe zu nennen, worauf eine Stelle in der Mirakelsammlung des hl. Demetrios anspielt. Dort ist anläßlich der avarischen Belagerung Thessalonikes (618) von kampferfahrenen (ἐμπειρομάγγανοι) Seeleuten die Rede, die im Hafen der Stadt auf Getreideschiffen eintreffen und den Einwohnern aufgrund ihrer Erfahrung in der Bedienung der Steinkatapulte (πετραρέαι) und der übrigen Waffen entscheidende Hilfe bei der Abwehr des Angriffs leisten[607]. Die Frage ist, wie oft und in welchem Umfang die Frachter Waffen an Bord führen konnten. Abra-

604. Lavra I, Nr. 10, S. 124, 10-13; Ostrogorsky, Une ambassade serbe, S. 188 Anm. 1, 193.

605. Goitein, Letters, Nr. 4, S. 42-45.

606. Vita Lazari Galesiotae, c. 228, S. 578.

607. Miracula Demetrii, [209], S. 188.

hamse meint, die Kauffahrer hätten oft in einer zunehmend gefährlichen Welt um den Schutz ihrer Schiffe, ihrer Ladungen und ihres Lebens kämpfen müssen[608]; jedoch legen der Mangel an sonstigen Belegen und das Schweigen der Lex Rhodia über die Notwendigkeit, an Bord des Schiffes Waffen zu führen[609], den Schluß nahe, daß diese Maßnahme in Byzanz allein vom Staat und eher gelegentlich als systematisch vorgenommen wurde. Die unabhängigen und privat arbeitenden Schiffer waren kaum in der Lage, die Kosten für eine Waffenausrüstung aufzubringen.

Zur Sicherung der Transporte wurde bisweilen auch die Kriegsmarine herangezogen, wobei die Kriegsschiffe entweder als Frachter oder als Schutzgeleit benutzt wurden. Auf Geheiß des Kaisers liefen zehn mit Proviant beladene Kriegsschiffe um 676-678 das von Slaven eingeschlossene Thessalonike an. Die Versorgung der Stadt an Getreide erwies sich als dürftig[610], weshalb die Schiffe bald nach Thessalien abfuhren, um beim Stamm der Belegezeten Getreide und Hülsenfrüchte anzukaufen[611]. Auf den gefährlichen Routen dürften die Handelsflotten, wie die ähnliche arabische Praxis[612] lehrt, unter dem Schutz von Kriegsschiffen gefahren sein.

608. Abrahamse, Sources, S. 272; Teall, Grain Supply, S. 121, sieht im Ereignis einen wichtigen Aspekt der sog. Militarisierung des Reichs im 7. und 8. Jh.

609. Ashburner, The Rhodian Sea-Law, S. cxlvi; im Gegensatz dazu war in Venedig der Waffengebrauch an Bord der Schiffe zu defensiven Zwecken vom Gesetz vorgesehen, wie folgende Stelle des Dekrets des Jahres 971 zeigt: nisi tantum portent arma, cum quibus se defendere possint, et illa nullo modo vendere berbaris vel donare (TT I, Nr. 14, S. 27).

610. Miracula Demetrii, [251], S. 213; vgl. Lemerle, Miracles, II, S. 120f.

611. Miracula Demetrii, [254], S. 214; vgl. Lemerle, Miracles II, S. 121f.

612. Goitein, Letters, S. 310, 312; die dort zweimal (um 1023 und 1025) erwähnten Kriegsflottillen gaben den Frachtern das Geleit und bestanden aus einem ustul (gr. stolos), d.h. einem schweren Kriegsschiff, und mehreren al-qatai, d.h. leichten Galeeren.

6. Alltagsleben an Bord

Wie sah das Leben der Passagiere an Bord eines Schiffes aus? Was waren die typischen Gewohnheiten während der Fahrt? Gerade auf diesem Gebiet können die Überlieferungslücken nur durch Daten aus der Spätantike und dem Spätmittelalter ergänzt werden.

Wer zur See reisen wollte, mußte sich zunächst im Hafen nach Schiffen erkundigen. Als Glück galt, wenn man nicht sehr lange darauf wartete, bis ein Fahrzeug gefunden wurde, das in der gewünschten Fahrtrichtung fuhr, da es bis zum 13. Jh., abgesehen von einigen Beispielen (etwa die alexandrinischen Kornschiffe[613] und die im 10. Jh. zwischen Attaleia und Zypern fahrenden Schiffe[614]), keine Linienschiffe im modernen Sinn gab. Die Diener des Nikolaos von Sion fanden im 6. Jh. im Hafen von Tristomon ein ägyptisches Schiff, das «in Bälde» nach Ägypten abfahren sollte, nachdem sie darüber Auskunft eingeholt hatten (περιεργασάμενοι). Die Diener meinten, es wäre der Schutzengel des Nikolaos, der dieses Schiff bereitgestellt hatte[615].

Als nächstes mußte beim Kapitän ein Platz an Bord des Schiffes gebucht werden. Standardpreise hat es wahrscheinlich nicht gegeben, so daß die Möglichkeit immer offenstand, nach Verhandlungen beider Parteien einen zufriedenstellenden Preis als Fahrpreis festzusetzen. Der Fahrpreis (ναῦλον) mußte jedenfalls vor Reiseantritt[616] oder beim Betreten, seltener beim Verlassen des Schiffes am Bestimmungshafen, bezahlt werden[617]. Für arme Reisende, die diese Voraussetzung nicht erfüllen konnten, gab es Alternativen: wertvolle Codices[618] wurden gerne als Zahlmittel entgegengenommen, nichts besitzende Passagiere, die während der Fahrt als Schwarzfahrer entpuppt worden waren, wurden für die Weiterreise an Bord erduldet und mittellose Leute zur Arbeit (wie z. B. zum Rudern) herangezogen[619].

Mönche wurden im allgemeinen am ehrwürdigsten behandelt und nicht selten unentgeltlich an Bord gelassen. Als ein Werk der christlichen Menschenliebe bezeichnete Nikolaos von Sion die Bereitschaft des askalonischen Reeders Menas, auf der Reise nach Jerusalem den Heiligen allem Anschein nach kostenlos an Bord seines Schiffes aufzunehmen[620].

Der Schiffsreeder hatte dafür zu sorgen, daß die Passagiere gemäßigte Wasserportionen (täglich eine oder zwei Unzen) vom Schiffsvorrat erhielten[621]. Gewiß war das Trinkwasser im Fahrpreis miteingeschlossen. Als Sonderfall ist die Sitte zu betrachten, daß vermögende Leute außer den üblichen Lebensmitteln jene Tränke und Speisen an Bord nahmen, die eine gewisse Wirkung gegen die Seekrankheit hatten, wie «trockene und gekochte Linsen mit Zusatz von etwas Poleiminze oder Brot, das in gewässertem und süßem Wein eingeweicht ist», und «schwacher, stark mit Wasser versetzter Wein oder schwacher Sauerhonig»[622].

613. Prokop, Bauten, V 1, 7-16, S. 248.

614. Vita Constantini Iudaei, c. 29, S. 636.

615. Vita Nicolai Sionitae, c. 27, S. 23.

616. Vita Gregorii Agrigentini, c. 25, col. 592.

617. Nic. Paphl., col. 389: καὶ ἐπειδὴ πέρας εἶχεν αὐτοῖς ὁ πλοῦς καὶ ἡ ναῦς ἐπί τῆς ἀκτῆς καὶ τοῖς πλωτῆρσιν ἐκβαίνειν καιρός· καὶ τὸ ναῦλον ὁ ναύκληρος ἔπραττεν· καὶ ὁ Εὐστάθιος τότε δή... ἀφηρέθη... πρὸς τοῦ ναυκλήρου τὴν γαμετὴν ... πρόφασιν μέν, ὡς οὐκ ἔχων ἀποδοῦναι τὸ ναῦλον...; vgl. Kukules, ΒΒΠ, 5, S. 383.

618. Mango, Books, S. 38f.

619. Hierzu ausführlich, Gorce, Voyages, S. 104ff.

620. Vita Nicolai Sionitae c. 8, S. 9.

621. Lex Rhodia, Pars III, c. 22, S. 25: ὁ ναύκληρος μὴ ἀγέτω πλὴν ὕδατος καὶ ἐφοδίων καὶ ἀφ᾽ ὧν χρῶνται σχοινίων τὰ πλοῖα.; ebda., Pars II, c. 12, S. 61: ἐπιβάτης ἐν πλοίῳ ὕδωρ μέτρῳ λαμβανέτω.; das Wasser befand sich nach dem Zeugnis Gregors von Nazianz, De vita sua, S. 60, V. 145-147, in einem Faß.

622. Paulus Aegin. I, c. 56, S. 36f.; dt. Übers. v. Berendes, S. 43f.

Da es auf mittelalterlichen Schiffen für den Kapitän und um so mehr für die reichen Passagiere Sonderkabinen wie im Altertum selten oder kaum gab[623], schliefen Seeleute und Passagiere gewöhnlich auf Matten, die auf dem Deck ausgebreitet wurden[624]; war das Deck mit Waren belegt, so schliefen die Passagiere auf den Warenballen, wie die Dokumente von Geniza belegen. Der Schlafraum war auf 0,60 X 1,80 m bemessen und es wurden Decken benutzt. «Passagiere, die im 14. und 15. Jh. nach Palästina reisten, bestiegen die Schiffe mit eigenem Bettzeug...»[625]. Nicht anders war es auf arabischen bzw. jüdischen Schiffen[626]. Während der langen Sommertage war es üblich, daß man sich zu Mittag hinlegte, um auszuruhen[627]. Jeder der Seeleute verfügte über sein eigenes Bettzeug, das auf dem Schiffshinterteil aufbewahrt[628] und manchmal

623. Christides, Remarks, S. 76f.; vgl. Goiteins, Letters, Nr. 3, S. 41, wo anläßlich eines Schiffswracks folgendes berichtet wird: «Wir drei standen auf einer Kabine am oberen Teil des Schiffes und fragten uns, wie wir uns retten konnten. Leute von unten riefen zu uns, indem sie sagten: 'Kommt schnell herunter'»; auch Ibn Batuta, der 1330 auf einem griechischen Schiff von Sinope nach Kaffa reiste, wurde eine Art Kabine im Rumpf des Schiffes gegeben, wo er auch schlafen konnte; vgl. Makris, Studien, S. 277.

624. Pratum Spirituale, c. 78, col. 2929: Eine Frau unterhält sich mit dem Kapitän, während sie auf ihrer Matratze liegt.

625. Sottas, Messageries, S. 168; vgl. Casson, Reisen, S. 409 (Anm.).

626. Im Postscriptum eines jüdischen Handelsbriefes (um 1060) heißt es: «... Ich habe meinen Schlafteppich hinausgerollt und mein Bettzeug darauf ausgebreitet, als ob ich zu Hause gewesen wäre. Hinter meinem Kopfkissen lag meine Geldbörse und ich fühlte mich sicher und ruhig...»; der ins Englische übertragene Text findet sich bei Goitein, Letters, Nr. 73, S. 322.

627. Vita Nicolai Sionitae, c. 37, S. 31f.: ... καὶ λέγει ὁ δοῦλος τοῦ Θεοῦ. "Ὀλίγον ἀνακτησώμεθα ἑαυτοὺς πρὸς ὕπνον καὶ ἀναπαῶμεν".

628. Lampros, Τρία Κείμενα, S. 168, 14-18: ... «ἡ ἅπασα πρύμνα... εἰς ἀπόθεσιν τῶν ἐγκοίτων τῶν ναυτῶν καὶ τῶν σιδήρων καὶ σχοινίων, ἐπεὶ καὶ σχοινοθήκη λέγεται.; vgl. Nystazopulu-Pelekidu, Ἔγγραφα Πάτμου, II, Nr. 59, 17-18, S. 123.

ausnahmsweise ehrwürdigen Passagieren gewährt wurde[629]. Zu Mittag gab es eine Hauptmahlzeit[630], die mit einem Gebet eingeleitet und abgeschlossen wurde[631]. Nach einem sehr konstruktiven Reisebericht aus dem frühen Byzanz wurden nachts Frauen und Männer getrennt durch einen starken Vorhang aus zerissenem Segeltuch, untergebracht[632]. Vermutlich wurde ein solches Segeltuch bei Regen über den Sitzplätzen der Reisenden aufgespannt[633].

Bei günstigem Wetter verbrachten die Reisenden ihre Zeit mit Gesprächen, die nicht selten Frauen bzw. Liebesgeschichten zum Thema hatten[634], vielleicht aber auch mit Glücksspielen[635]. Andere erholten sich von den Anstrengungen der Reise, lasen Bücher oder beschäftigten sich mit dem Fischen. Freilich konnte man immer die Tätigkeiten der Mannschaft auf dem Schiff beobachten.

Das Leben an Bord spielte sich nicht immer friedlich ab. In der Hagiographie wird immer der reisende Heilige als das potentielle Opfer der Geldgier des Kapitäns, der freilich dabei von der Mannschaft unterstützt wird, angesehen. So wollten beispielsweise die Seeleute des Schiffes, das von Kre-

629. Vita Nicolai Sionitae, c. 31, I, S. 26: ... εἰς τὸ κραββάτιον, ὅπου ἔκειτο καὶ ἡσύχαζεν ὁ δοῦλος τοῦ Θεοῦ Νικόλαος.

630. Vita Niconis, c. 22, S. 90; nach Doorninck, Byzantium, S. 142, wurde zu Mittag auf dem gesunkenen Yassi-Ada-Schiff II. «vielleicht innerhalb einer leichten, seitlich offenen Konstruktion zwischen der Kombüse und der Hauptluke des Decks» gespeist.

631. Vita Nicolai Sionitae, c. 37, S. 31.

632. Synesii Epp., Nr. 5, S. [13], 1-4.

633. Doorninck, Byzantium, S. 142.

634. Vitae Athanasii Athonitae, B, c. 30, S. 160f.; vgl. Psellos, Scripta min. II (= Epp., Nr. 96), S. 125f., wo der Autor den Mönch Elias auf einer Fahrt von Konstantinopel entlang der gebirgigen Nordküste der Propontis den Passagieren von Bordellen und Dirnen, Schenken und Schankwirtinnen leidenschaflich erzählen läßt.

635. Doorninck, Medieval Shipwreck, S. 51, Anm. 40, erwähnt ein Schachspiel, das aus dem Wrack von Serçe Liman geborgen wurde.

ta aus zur Peloponnes Kurs genommen hat, den mitreisenden hl. Nikon des Goldes, das er angeblich mitführte, berauben[636]; den hl. Gregor von Agrigent beabsichtigte der karthagische Schiffer Varus als Sklaven in Afrika zu verkaufen[637], während der Kapitän eines Frachters Blasios von Amorion und seine Reisegefährten Joseph, Lukas und Symeon bei Methone ausbootete[638], anscheinend um an Deck mehr Raum für eine lukrative Warenladung zu schaffen. Diese immer präsente Gefahr veranlaßte den Erlaß einer Bestimmung, nach der der Passagier beim Betreten des Schiffes sein Geld beim Kapitän zu deponieren habe[639]. Immer wieder brachen unter den Seeleuten oder zwischen den Passagieren und dem Kapitän aus verschiedenen Anlässen Streitigkeiten aus. Und da die Matrosen lauter rohe und trotzige Leute waren, ging es leicht vom Wortstreit zum Handgemenge über, so daß es am Ende manchmal sogar schwere Verletzungen gab[640].

Bei schlechtem Wetter bzw. Sturm war die Hölle los. Bei dem verzweifelten Kampf gegen die Naturelemente halfen nach bestem Können alle mit, um die Fracht über Bord zu werfen, gebrochene Seile zusammenzubinden, zerrissene Segel zu ersetzen, eingedrungenes Wasser aus dem Rumpf zu entfernen, die geschlagenen Lecks zu stopfen. Wenn die Situation sich dramatisch zuspitzte und nichts mehr zu retten war, dann galt das Prinzip «rette, wer sich retten kann». Unter lauter Berufung auf die Hilfe von Gott und den Heiligen versuchten Passagiere und Seeleute, sich an etwas festzuhalten oder sich auf das Deck hinzulegen, damit sie nicht von dem tobenden Wind bzw. den Wellenbergen hinweggefegt wurden.

636. Vita Niconis, c. 22, S. 90.
637. Vita Gregorii Agrigentini, c. 8, col. 560.
638. Vita Blasii Amoriensis, c. 19, S. 666.
639. Lex Rhodia, Pars III, c. 14, S. 3.
640. Ebda., c. 5-6, S. 13; vgl. Dagron/Rougé, Trois horoscopes, S. 121, 123.

Was alles an Bord eines Schiffes während eines Sturmes vor sich ging, erfahren wir aus einem Bericht des Theodoros Daphnopates über seine eigene Fahrt (vor 945) zwischen Konstantinopel und Pylai an der Küste Bithyniens. Obwohl der Reisebericht von einem Augenzeugen stammt, ist er nicht in seinem vollen Umfang glaubhaft. Die üblichen Topoi der Reiseliteratur, wie die beinahe die Wolken berührenden berghohen Wellen, das morsche Schiff mit den fingerdicken Planken, denen man zitternd sein Leben anvertraut, das rohe und streitsüchtige Volk der Matrosen, die angsterfüllten und aus Verzweiflung schreienden Passagiere kehren im Text immer wieder. Jedoch liefert uns der Autor trotz der übertriebenen Darstellungsweise, ein anschauliches Bild davon, von welchen Gefahren auch eine kurze Fahrt auf einem bescheidenen Schiff bedroht wurde.

Der Grund der Reise war der Wunsch des Theodoros, seiner heimkehrenden Mutter bis zum Hafen von Pylai das Geleit zu geben. Abgesehen von den Schwankungen des Schiffes auf der bewegten See - Theodoros übertreibt hier in gewisser Weise, indem er von Wellenbergen und Wellenschluchten spricht -, die den Magen der Passagiere plagten und Erbrechen erzeugten, scheint es auf der Hinfahrt keine ernsten Probleme gegeben zu haben. Schiff und Passagiere gerieten hingegen auf der Rückreise in schwere Seenot[641]. Der Wind erhob sich, sobald das Schiff vom Hafen von Pylai entfernt war. Es wurde zum Spiel der riesigen Wellen.

Die Stärke des Seegangs wird durch die Topik der himmelgroßen Wellenberge und der tiefen Wellentäler in noch größerem Mase als das erstemal hervorgehoben. Theodoros selbst wäre beim fürchterlichen Schaukeln ins Wasser geschleudert worden, hätte er sich nicht an einem Seil festhalten können[642].

641. Theod. Daphnopatae Epp., Nr. 36, S. 201.
642. Ebda., S. 203.

Kurz darauf brach das Stütztau, das die Antenne samt dem Segel hochhielt, und das Segel wurde von den stürmischen Windstößen zerfetzt. Die Matrosen heulten und stritten sich untereinander, während sie sich um die Rettung des Schiffes kaum kümmerten. Verächtlich bemerkt Theodoros zu diesem Benehmen: «Was hätten solche Schimpfmäuler und gemeine und niederträchtige Kerle sonst tun können?». Daß nun alles offensichtlich unkontrollierbar wurde, rief bei den Passagieren Furcht und Entsetzen hervor... In der Zwischenzeit hatten die Seeleute den Verlust des Mastbaumes dadurch abwenden können, daß sie ihn mit einem dicken Seil am Bug des Schiffes festmachten[643].

Zum Glück trieb der Wind das Schiff in die Nähe des Leukates-Vorgebirges. Dort versuchten die Matrosen, den Hafen anzulaufen, indem sie das Schiff mit Hilfe des Beibootes in Schlepptau nahmen. Jedoch machte ein heftiger Nordwind diese Mühe zunichte; das Schiff wurde erneut auf die hohe See zurückgetrieben. Der Untergang schien unabwendbar zu sein, als das Wasser durch die aufgelockerten Plankennähte ins Schiff einzudringen begann. Sogleich aber machte sich ein kräftiger Schiffsjunge ans Werk und schöpfte durch einen Eimer das Wasser aus dem Rumpf[644].

Im kurzen und abrupten Epilog des Berichts wird das glückliche Ende des Abenteuers dargestellt. Es gelang dem Kapitän, das Schiff am Strand beim Akritas-Vorgebirge festzumachen. Kaum waren die Passagiere ausgestiegen, als sie die «lebenspendende» Erde nach homerischer Sitte küßten[645].

643. Ebda., S. 203.
644. Ebda., S. 205.
645. Ebda., S. 205ff.

VI. QUELLENSTUDIEN UND ZEUGNISSE

Im folgenden soll die Reisewirklichkeit in Byzanz und im breiten geographischen Raum, der sich von Axum bis nach Kiev erstreckt, anhand geeigneter Quellen erzählt werden. Dieser Teil wird zwar mit der Darstellung einer Gesandtschaft des 6. Jh.s eröffnet und mit den russischen Handelsfahrten nach Konstantinopel im 10. Jh. abgeschlossen, doch wurde auf eine strenge chronologische Ordnung verzichtet. Es erschien sinnvoller, geographisch und sachlich zusammengehörige Abschnitte einander folgen zu lassen. Insgesamt handelt es sich um weiträumige (wenn man von den Verbannungen des Theodoros Studites absieht, die sich im Nordwestkleinasien und in der Nordägäis abspielen), an Erlebnissen und Erfahrungen reiche und kulturgeschichtlich wichtige Reisen.

1. Reisen in exotische Länder

1. 1. Julian und Nonnosos

Über die Umstände der Reise der Gesandten Julian und Nonnosos (um 530) sind wir anhand ihrer eigenhändigen Berichte unterrichtet[1]. Julian fuhr nach Alexandreia und dann

1. Malalas, S. 457, ed. Veh., S. 528; Theoph., S. 244f.

nilaufwärts und über eine der Verbindungsstraßen bis zum Roten Meer. Nachdem die arabische Küste angelaufen war, reiste er zur Hauptstadt der Himyariten; von dort nahm der Gesandte Kurs nach Äthiopien. Die Gesandtschaft sollte ein antipersisches Bündnis mit dem Himyaritenkönig und dem Herrscher in Axum zustande bringen. Dadurch hoffte Byzanz, unter Umgehung des persischen Zwischenhandels sich einen direkten Seeweg zu den Seidenmärkten Ostasiens zu öffnen[2].

Eine kleinere Delegation unter Nonnosos hatte sich inzwischen auf den Weg zu den Stämmen der Maddenen und der Kinda in Zentralarabien mit dem Auftrag begeben, den Phylarchen Qays als Geisel nach Konstantinopel mitzubringen[3]. Nonnosos stammte aus einer offensichtlich semitischen Familie und war dank seiner besonderen Sprachkenntnisse geeignet, das Reich bei den arabischen Stammesfürsten zu vertreten[4]. Da er in seinem später vom Patriarchen Photios bruchstückhaft publizierten Bericht eingehend die zweimal alljährlich stattfindenden Feste der Eingeborenen schildert[5], ist als wahrscheinlicher anzunehmen, daß der Gesandte direkt auf dem Landweg über Petra und Sinai Phoinikon und Zentralarabien erreichte, als daß er gemeinsam mit Julian die Reise bis zum Gestade des Roten Meeres unternahm. Mit leeren Händen kam Nonnosos auf der letzten Reiseetappe längs der Küste in südlicher Richtung nach Farsan und von dort auf die «äußerste Insel», wo er Kreaturen antraf, «die

2. Prokop, Perserkriege, I 20, 912, S. 152ff.

3. Vgl. Kawar, Byzantium and Kinda, S. 61ff., der unter Berücksichtigung des Berichtes von Prokop, Perserkriege, I 20, S. 150ff., als erster richtig erkannte, daß die beiden Delegationen einer einheitlichen Gesandtschaft angehörten.

4. Laqueur, «Nonnosos», Sp. 919.

5. Photii Bibl., I, 3, S. 5f.

zwar Gestalt und Verstand eines Menschen hatten, aber winzig an Wuchs und schwarz von Farbe waren, dazu noch am ganzen Körper mit dichtem Haar bedeckt»[6].

Diese zwar etwas übertriebene, doch realistische Schilderung der Pygmäen des Schwarzen Kontinents läßt eine für den Hellenismus und die Spätantike typische, die Gebiete der Geographie und der Ethnographie betreffende Forschungslust erkennen, von der neben Nonnosos Kosmas Indikopleustes[7] und vielleicht auch der Historiker Prokop[8] getragen und inspiriert wurden. Bekanntlich wurden in früheren Jahrhunderten Forschungsreisen oder mit Forschungszwecken verbundene Heereszüge und Handelsreisen unternommen, die die Schranken der bekannten Welt erweitern konnten[9]. Mit dem 6. Jh. hörten diese Reisen offenbar auf.

Die Weiterfahrt des Gesandten bis zum Hafen von Adulis ging einwandfrei über das Himyaritenreich, wo er mit dem König Esimiphäos Verhandlungen führte[10]. Nonnosos gibt von seinen Erfahrungen und Eindrücken lebendige Schilderungen. So soll sich die Gesandtschaft auf der 15tägigen Reise zur Hauptstadt des äthiopischen Staats einem gewaltigen Spektakel gegenübergesehen haben. 5000 Elefanten

6. Ebda., I, 3, S. 7.

7. Kosm. Ind. II 45, 1-6, Bd. I, S. 351ff.; vgl. Kazhdan/Constable, People and Power, S. 43, wo die zuverlässigen Informationen des Kosmas mit der phantastischen Beschreibung der Menschen und Tiere Indiens in einer ungefähr zeitgenössischen hagiographischen Quelle verglichen werden.

8. Prokop verrät eine starke Wißbegier und Lust am Reisen, wenn er bedauert, daß er selbst die Insel Thule (Südschweden) nicht aufgesucht habe; Gotenkriege II (= De bellis VI) 15, 8, S. 320ff.; vgl. jedoch ebda., S. 1043, wo der Herausgeber O. Veh die Ernsthaftigkeit und Realisierbarkeit der Absichten Prokops bezweifelt.

9. Casson, Reisen, S. 128ff.

10. Photii Bibl., I, 3, S. 4f.

weideten auf der sich beim Dorf Aue erstreckenden Ebene, und die Eingeborenen bemühten sich umsonst, an sie heranzukommen. Unterwegs nach Axum brach ein tropischer Regenfall aus, der auf Nonnosos einen gewaltigen Eindruck machte[11]. In Axum, wo sich die beiden Delegationen vereinigten, wurden die Gesandten mit Ehren empfangen und nach Byzanz entlassen[12]. Die damit erfolgreich abgeschlossene Reise ist allgemein nicht ungefährlich verlaufen. Während der monatelangen Wanderung auf unwegsamem Gelände sah man sich oft nicht nur den Angriffen wilder Tiere, sondern auch den tückischen Anschlägen feindlicher Völker ausgesetzt[13].

1. 2. *Die nubische Mission*

Unter dem Deckmantel der nubischen Mission sind vor allem politische Ziele zu konstatieren. Das Land, das sich «an der Ostgrenze von Thebais oberhalb Ägyptens befand», «war nicht einmal dem Kaiserreich der Römer unterworfen, sondern es empfing sogar Tribute, damit es nicht einfiele und Gefangene machte in Ägypten»[14]. Die endgültige Befriedung von Thebais war eine Angelegenheit höchster Priorität, denn davon hing die Getreideversorgung des Reichs ab.

Über diese großangelegte Aktion, die wahrscheinlich um 543 angesetzt werden muß[15], erstattet der syrisch schreibende Johannes von Ephesos einen ausführlichen, auf Urkunden

11. Ebda., I, 3, S. 6.
12. Malal., S. 456-459.
13. Photii Bibl., I 3, S. 5.
14. Io. Ephesini, HE, IV, c. 6-9, 49-53, S. 136-141, 175-183; vgl. dt. Übers., in: Altheim, Araber 4, S. 319-333.
15. Letsios, Βυζάντιο καὶ Ἐρυθρὰ Θάλασσα, S. 277.

beruhenden Bericht[16]. Die Vorarbeit, die römische Kaufleute und herumwandernde koptische Mönche geleistet hatten, erleichterte das Eindringen der neuen Religion in diese abgelegenen Gebiete[17]. Der Mönch Julian, ein Anhänger des monophysitischen Patriarchen Theodosios, hatte schon mit der Missionierung des nubischen Volkes begonnen. Nach einiger Zeit reiste Julian nach Konstantinopel, wo er Theodora über seine Erfolge und Schwierigkeiten benachrichtigte und um Hilfe bat, die sie ihm auch gerne versprach. Als Justinian davon Kenntnis nahm, entschloß er sich, seine eigenen (orthodoxen) Missionare eilends nach Nubien zu schikken. Die Gesandten kamen mit Gold, Taufgewändern und einem Brief an den Dux von Thebais nach Alexandreia; in dem Brief wurde er dazu aufgefordert, die Gesandten sicher durch Oberägypten nach Nubien zu leiten.

Theodora blieb jedoch nicht untätig. Sie schickte nun «durch einen Magistrianos einen Brief an den Gouverneur, er habe ihre Missionare zu bevorzugen und sie zuerst nach Nubien zu führen. Widersetze er sich dem Befehl, hätte er nichts Gutes zu erwarten». Der Gouverneur (Dux) hatte schon eine Kamelkarawane und wüstenkundige Führer bereitgestellt, als die Gesandten Justinians I. ankamen. Unter dem Vorwand, die Karawane sei noch nicht zum Aufbruch bereit und es würden noch immer Wüstenführer erwartet, ließ der Gouverneur die Gesandten verweilen, bis die Gesandten Theodoras eintrafen. Da «überließ er wohlweislich diesen die Karawane und schickte sie über die Grenze. Den kaiserlichen Missionaren blieb das Nachsehen»[18].

Die Behauptung des Johannes von Ephesos, es sei im Fall der Bekehrung Nubiens ein Streit zwischen Orthodoxen und

16. Io. Ephesini, HE, IV, c. 6ff., S. 136ff.
17. Letsios, Βυζάντιο καὶ Ἐρυθρὰ Θάλασσα, S. 275.
18. Beck, Theodora und Prokop, S. 122.

Monophysiten entstanden, der seinen Ausdruck in der Entsendung zweier Gesandtschaften gefunden haben soll, scheint nicht der historischen Realität zu entsprechen. Vor allem Letsios erhob starke Einwände dagegen. Er meint, die monophysitische Mission sei vielmehr mit der Zustimmung oder zumindest mit der Duldung des Kaisers unternommen worden, da sich eine Konkurrenz zwischen den beiden Dogmen als verhängnisvoll für die vitalen Interessen des Reichs in Thebais hätte erweisen können. Vielleicht habe der Kaiser begriffen, daß der Monophysitismus bessere Chancen als die Orthodoxie hätte, Wurzeln in Oberägypten zu schlagen, da er sich am besten mit der Mentalität der ägyptischen und nubischen Bevölkerung vertrug[19].

Die Gesandtschaft Theodoras, die Julian als Oberhaupt hatte, wurde von Theodoros, der 525 zum Bischof von Philai ernannt worden war, begleitet. Bei ihrer Ankunft in Nubien wurden die Gesandten auf die übliche Weise aufgenommen. Eine Schar zog ihnen entgegen und führte sie zum Königspalast. Auf die Übergabe von Ehrengeschenken und Taufgewändern folgte die Verlesung des Briefes Theodoras, durch welchen der Fürst wohl zum Beitritt ins Christentum aufgefordert wurde. Die Annahme des monophysitischen Christentums von nubischer Seite wurde als ein offizieller Staatsakt gefeiert: Eigenhändig erhielt der König selbst die christliche Taufe vom Bischof Theodoros. Insgesamt wirkte Julian als Missionar zwei Jahre lang, wobei er oft unter dem Druck der unerträglichen Hitze leiden mußte[20]. Julian trat

19. Letsios, Βυζάντιο καὶ Ἐρυθρὰ Θάλασσα, S. 285.

20. Johannes von Ephesos überliefert, Julian habe über seinen eigenen Aufenthalt im Land der Nobaden erzählt, daß er von der dritten bis zur zehnten Stunde nackt und nur mit einem Schurz bekleidet mit dem ganzen Volk des Landes in wassergefüllte Höhlen einzutreten und dort zu sitzen pflegte, wobei sein Körper bis unterhalb der Nase

545 die Reise nach Konstantinopel an, um die Kaiserin zu besuchen, nachdem er das Volk der Nobaden dem Bischof Theodoros anvertraut hatte. Theodoros blieb bis zum Jahre 551 in Nubien. Julian starb kurz vor 551.

Eine koptische Inschrift von Dendur bestätigt die Informationen des monophysitischen Schriftstellers, indem sie dem König Eirpanome, der wahrscheinlich mit dem von Theodoros getauften König identisch ist, die Errichtung eines Kreuzes, d.h. die Umwandlung eines heidnischen Tempels zur Kirche, im Jahre 559 oder 574 bzw. zwischen 545 und 551 zuschreibt. Dieselbe Inschrift belegt, daß die Kompetenz für die Ordinierung der Priester der Dendur-Kirche dem Bischof von Philai oblag[21]. Demnach ist also der Bericht des Johannes in seinem Sachverhalt als historisch zuverlässig zu betrachten.

Die Christianisierung Nubiens wurde durch Longinos, den Nachfolger Julians, vollendet[22]. Diesen hatte der Patriarch Theodosios im Sterbebett zum Bischof des neubekehrten Landes bestimmt. Die Abfahrt des Longinos von Konstantinopel konnte erst um 568/569 unter abenteuerlichen Umständen angetreten werden: «Und als er sein Gepäck in das Schiff brachte, mit dem er abreisen wollte, fanden sich Männer, ... die kamen und dem Kaiser sagten: 'Du mögest nämlich wissen, daß Longinos Bischof geworden ist und daß er der Feind unseres Palastes ist ... Und wenn er gegangen ist ... und kommt zu jenem Volk, stachelt er sie sogleich zum Kriege und zur Gefangennahme des Landes der Römer auf. Nunmehr sollst Du befehlen, er soll festgehalten werden'. Als der Kaiser dies erfuhr, war er aufgebracht und befahl, daß er (Lon-

unter dem Wasser stand; vgl. hierzu, Io. Ephesini, HE, IV, c. 7, S. 139, 10-22; dt. Übers., in: Altheim, Araber 4, S. 322f.

21. Török, Late Antique Nubia, S. 71f.

22. Zum Folgenden, vgl. Io. Ephesini, HE, IV, c. 8ff., S. 139ff.

ginos) festgehalten und das Gepäck aus dem Schiff weggenommen wurde. Und so wurde ihm nicht gestattet, daß er wegginge; und danach aber waren es drei Jahre, daß er die Zeit der Abreise erwartete. Zum Schluß aber ... wechselte er sein Aussehen, indem er eine Perücke auf seinen Kopf setzte - er war aber sehr kahlköpfig - und so floh er, indem er zwei Jünglinge mit sich führte, und Gott bewahrte ihn».

Während seines Aufenthalts in Nubien erbaute Longinos «eine Kirche und richtete einen Klerus ein und unterwies (ihn) in der Ordnung des Dienstes und (das Volk) in allen Ordnungen des Christentums». Dort wirkte Longinos als Missionar insgesamt sechs Jahre lang, bis er nach Alexandreia abreisen mußte (575)[23]. Die erfolgreiche Missionstätigkeit in Nubien schuf die Voraussetzungen für die Christianisierung des Reichs der Alodäer, das im äußersten Süden Nubiens gegen Äthiopien hin lag. Zum Land Alodia reiste Longinos durch das weiter binnenwärts liegende Land der Blemmyer[24], da der König des Landes Makuria die Grenzübergänge seines Reiches «bis zum Meere von Suf» mit Wachen besetzt hatte[25]. Auf der Reise durch die Wüste, die

23. Ebda., IV, c. 8, S. 139f.; dt. Übers., in: Altheim, Araber 4, S. 323f.; zum Problem der Datierung, vgl. Török, Late Antique Nubia, S. 71.

24. Io. Ephesini, HE, IV, c. 53, S. 182, 7-13; vgl. dt. Übers., in: Altheim, Araber 4, S. 331f.: «Und wegen der Listen ... des Königs der Makuriten, sandte ich meinen heiligen Vater zum König der Blemmyer, daß er ihn dorthin schicke auf Wegen, die jenseits von ihm (d. h. des Gebietes des Makuritenkönigs) sind...».

25. Wie Jo. Biclarensis, S. 207, zum Jahre 569 berichtet, nahmen die Makuriten damals das Christentum an; vgl. hierzu Letsios, Βυζάντιο καὶ Ἐρυθρὰ Θάλασσα, S. 286; ob es sich hierbei um das chalkedonische oder das monophysitische Dogma handelte, läßt sich streiten (vgl. Török, Late Antique Nubia, S. 70f.); die Feindschaft der Makuriten dürfte also keine dogmatischen Ursachen gehabt haben.

der Missionar mit Hilfe wüstenkundiger Männer zurücklegte, hatte er neue Gefahren zu bestehen: Wegen der Hitze wurde er selbst zusammen mit sämtlichen Begleitern krank. Der Troß (βαστάγη/βασταγή) an Packtieren ging zugrunde, indem 17 Dromedare und ~~ein Teil der~~ übrigen Tiere den Folgen der lodernden Hitze erlagen[26]. Die Gesandtschaft konnte jedoch am Ende die Gefahren ohne Verluste überstehen und überschritt, nachdem sie die letzte Reiseetappe auf dem Nil zurückgelegt hatte[27], die Grenze des Alodäerlandes, wo sie freudig vom König aufgenommen wurde (im Jahre 579)[28]. Die Bekehrung der Königreiche Nubiens erwies sich als ein sehr beständiges Werk. Bis zum Spätmittelalter konnten sie ihre christliche Religion bewahren.

1. 3. *Antoninus von Piacenza*

In vielerlei Hinsicht scheinen die Wallfahrten nach Palästina im 6. Jh. intensiver denn je gewesen zu sein. Drei Jahrhunderte ungestörter christlicher Herrschaft hatten die besten objektiven Voraussetzungen dazu geschaffen. Über die Umstände einer Pilgerreise in diesem Jahrhundert informiert uns am besten das Itinerarium Antonini Placentini, das weitaus faszinierendste Pilgeritinerar der Epoche, die mit der arabischen Eroberung endet.

26. Altheim, Araber 4, S. 330, 332.

27. Io. Ephesini, HE, IV, c. 53, S. 180; vgl. dt. Übers., in: Altheim, Araber 4, S. 330: «Er (d.h. ein Oberer des Alodäer-Königs) brachte mich mit zahlreichem Gefolge in sein Land. Und als wir an das Ufer des Flusses (Nil) gekommen waren, bestiegen wir das Schiff. Und als es der König erfuhr, freute er sich und ging uns entgegen und nahm uns mit großer Freude auf.»

28. Zum Jahre der Bekehrung, s. Io. Ephesini, HE, IV, c. 49, S. 176; vgl. dt. Übers., in: Altheim, Araber 4, S. 325, Anm. 7.

Dieser norditalienische Pilger zeichnet sich, wie H. Donner richtig betont, durch die Vielfalt seiner Interessen aus[29]. Denn er berichtet nicht nur von den Stätten des Alten und Neuen Testaments, sondern zeigt auch ein besonderes Interesse für Medikamente und Natur (Fauna und Naturphänomene), geht auf die Pilgerbräuche ein, schildert Aussehen und Sitten der Einheimischen und beurteilt die ethische Qualität der Bevölkerung. So ist er nicht nur ein frommer Christ, sondern auch ein Mensch aus Fleisch und Blut, nicht nur Pilger, sondern auch ein Tourist nach unserer heutigen Vorstellung gewesen.

Über die Person des Pilgers und einige andere Aspekte der Reise gibt der Text jedoch kaum Informationen. So ignorieren wir den genauen Reiseweg, den die Gruppe benützt hat, und das Jahr der Reise, die Zusammensetzung und den Umfang der Pilgergruppe. Vermutlich brach sie von einem Hafen der ostitalienischen Küste auf und gelangte auf dem Seeweg nach Konstantinopel, da um 570 die beiden üblichen Pilgerwege durch das Innere der Hämushalbinsel, nämlich die Via Egnatia und die Via Diagonalis, wegen der avarisch-slavischen Beutezüge den Reisenden keine absolute Sicherheit boten. Als Pilgerziel besaß das «Neue Rom» keine zweitrangige Bedeutung. Dort hatte man im Lauf dreier Jahrhunderte unzählige Reliquienschätze angesammelt. Der einzige Anhaltspunkt zur Bestimmung der Reisezeit ist die Aussage des Pilgers, er habe Epiphaneia am Jordan gefeiert. Das bedeutet, daß die Gruppe von Konstantinopel aus im späten Herbst die Seereise angetreten hatte. Aus der Fülle der Informationen, die das Itinerar beinhaltet, ergibt sich, daß dem Pilger ausreichende Zeit zur Verfügung stand, um sich mit den Menschen und der natürlichen Umwelt Palästinas vertraut zu machen. Allem Anschein nach ging die Reise nach Jerusalem

29. Donner, Pilgerfahrt, S. 246f.

eher langsam und mit Unterbrechungen vor sich.

Die Informationen des Pilgers zur Zusammensetzung der Gruppe sind sehr gering. Bekannt ist nur der Name eines seiner Gefährten, nämlich des Johannes aus Piacenza, des Gatten der Thekla, der bei den Thermen am Yarmuk unterhalb von Gadara starb. Beim Aufenthalt in Helusa erfährt man von einem sehr frommen Christen, der den Pilger begleitete, aber er wird leider nicht genannt. Er soll ein Frauenkloster in der Wüste nahe bei Helusa mit 100 Goldstücken beschenkt haben[30], was den Schluß nahelegt, daß sowohl er wie auch der Pilger, der mit einem Ratsherrn seiner Geburtsstadt Placentia eng befreundet war, aus vermögenden Schichten stammten.

Von Konstantinopel nahm Antoninus mit seinen Reisegefährten den üblichen Seeweg, der längs der kleinasiatischen Küste über Rhodos und Zypern nach Palästina führte. In Zypern machte der Pilger seine erste Station. Als Knotenpunkt des mediterranen Seeverkehrs besaß die Insel eine besondere Bedeutung. Antoninus zeigte sich von der malerischen Schönheit der Stadt Konstantia tief beeindruckt. Sie sei «eine schöne, ergötzliche, mit Dattelpalmen geschmückte Stadt», schreibt er. Von dort gelangte er nach Antarados. Auf seiner Weiterreise auf dem Landweg nach Jerusalem kam er über Tripolis, Byblos und Trieris nach Berytos, «wo früher eine wissenschaftliche Schule (d.h. die berühmte Rechtsschule) bestand». Der Pilger fand die am Fuße des Libanon liegende Stadt vom Erdbeben zerstört vor. Der Bischof, der wahrscheinlich Gastfreundschaft der Gruppe gewährte, erzählte, es seien bei der Katastrophe um die 30.000 Leute umgekommen. Als nächste Reiseziele berührte man Sidon, «wo ganz üble Leute wohnen», Sarapta, Tyros und Ptolemais, «eine wohlhabende Stadt mit schönen Klöstern», wo die Pilger-

30. Itin. Ant. Plac. rec. A, c. 34, S. 181f.

gruppe die Küste in Richtung Jerusalem verließ. Die meisten dieser Küstenstädte lagen in Trümmern, da sie im Lauf des 6. Jh.s von mehreren katastrophalen Erdbeben heimgesucht worden waren (529, 551, 554). Das legendäre Tyros war eine Stadt der Widersprüche. Sie war zwar steinreich, aber sittlich verdorben. Er schreibt mit Bewunderung: «In Tyros wohnen reiche Leute, und es herrscht dort ein böses Leben von solcher Üppigkeit, daß es nicht zu sagen ist: öffentliche Freudenhäuser mit Seide und verschiedenartigen Stoffen»[31]. Diese «Pauschalurteile» des Pilgers über die Bewohner der oben genannten Küstenstädte hingen vielleicht nicht zuletzt von deren Bereitschaft ab, die Gruppe aufzunehmen und ihr Gastfreundschaft zu gewähren.

Auf dem Weg nach Jerusalem (Diokaisareia, Kana und Nazareth, Berg Tabor, Tiberias und Kapernaum, Jordanquellen, am See Genezareth vorbei, Thermalquellen im Yarmuktal, Gadara, Skythopolis, Sebaste/Samareia, Neapolis, Jericho, Gilgal, durch die Wüste Juda, Bethanien, Ölberg) bekam die Gruppe reichlich die Gelegenheit, die Orte des Geschehens des Alten und Neuen Testaments zu besichtigen und zu verehren. «Zweifellos spielten einfallsreiche Fremdenführer die Hauptrolle bei dieser Vergrößerung der Menge und des Bereichs dessen, was als heilige Denkwürdigkeit zu bezeichnen war»[32]. In Diokaisareia zeigten die Führer den Eimer, das Körbchen der hl. Maria und den Stuhl, auf dem sie beim Evangelismos gesessen hatte.

Gelegentlich versuchte man durch eine rituelle Nachahmung des hl. Geschehens die Gottespraxis zu erleben. So legte sich in Kana die Pilgergruppe auf der Bank zu Tisch, und der Pilger selbst füllte einen von den zwei noch existierenden Wasserkrügen mit Wein. Dem üblichen Pilgerbrauch gemäß,

31. Ebda., c. 1-3, S. 159-161.
32. Casson, Reisen, S. 372.

von dem die zahlreichen erhaltenen Graffiti heute Zeugnis ablegen, ritzte er auf den Tisch die Namen seiner Eltern ein. In Nazareth zeigte man den Pilgern den Balken, auf dem der Herr als Schüler gesessen hatte, das Blatt, in das er sein ABC geschrieben hatte, und das Haus der hl. Maria, das damals zu einer Basilika verwandelt worden war.

Aber das Interesse des frommen Pilgers galt nicht nur den Objekten, die an den Gottessohn und die Gottesmutter erinnerten. Er richtete sein Augenmerk auf die buntfarbige lebendige Welt, die er nun kennenlernte: auf die reizenden jüdischen Frauen und die paradiesische Fauna beider Provinzen (Palaestina prima und Palaestina secunda), die reichlich Weizen, Mohrenhirse mit dickem Halm, Obst, Wein und Öl produzierten.

In Samareia waren noch vor der St. Johannesbasilika der Schöpfeimer und der Brunnen zu sehen, wo Jesus die Samaritanerin um Wasser gebeten hatte. In Tiberias nennt der Pilger die heißen Salzquellen, am Jordan die sog. Elia-Thermen, in welche die Aussätzigen zur Abendstunde mit Lampen und Weihrauch eingelassen wurden[33].

Anläßlich der Wanderung durch Samareia und Judäa beschreibt er recht malerisch und lebendig die Sitten der Samaritaner und ihr Verhalten gegenüber den Christen und den Juden. Zunächst, berichtet der Pilger, seien sie daran gewöhnt, die Spuren der Christen und Juden mit Spreu anzuzünden. Ferner dürfen die samaritanischen Waren nicht berührt werden, ehe die Händler das Geld kassieren. Dabei werde das Geld ins Wasser geworfen, da die Samaritaner nichts aus der Hand der Christen nehmen wollen. Schließlich dürfe ein Christ oder ein Jude nicht spucken, wenn er ein samaritanisches Haus betreten wolle, sonst breche ein Skandal aus[34].

33. Itin. Ant. Plac. rec. A, c. 4-7, S. 161-164.
34. Ebda., c. 8, S. 164f.

Auf der weiteren Reise gelangte die Gruppe zur Stätte, «wo der Herr mit fünf Broten 5.000 Menschen satt gemacht hatte», und anschließend zur Taufstelle Christi am Jordanfluß, dort, wo die Israeliten den Fluß überschritten hatten. Vom Hebronberg, an dessen Fuß der Jordan fließt, berichtet der Pilger, es falle dort wunderbarer Tau wie Regen. Dieser Tau werde von den Ärzten gesammelt und zum Bereiten der Arzneien für die Hospitäler gekocht. In einer nahe gelegenen Höhle werde, so erzählt er, das Schweißtuch Christi aufbewahrt; rundum um das Flußbett gebe es viele Einsiedeleien; aus den dort gefangenen Schlangen werde die sog. Theriake hergestellt. Durchaus wertvoll ist die Information, daß sich unweit der Taufstelle das große Johanneskloster mit zwei Hospizen befinde[35].

In Jericho (sechs Meilen vom Jordan entfernt) besichtigte die Gruppe das Haus von Rahab, das von Justinian nach dem Erdbeben von 551 als Hospiz eingerichtet worden war. Man bewunderte den fruchtbaren Herrenacker, sah die Elisaquelle, genoß wahrscheinlich den erstklassigen Wein und nahm Datteln als Geschenk für den Ratsherrn Paterius von Placentia mit. Seinen Informationen zufolge hatte die Stadt eine reiche landwirtschaftliche Produktion[36].

Außerhalb von Jericho sah die Pilgergruppe den Baum, den Zachäus bestiegen hatte, um Christus zu sehen, die Asche von Sodom und Gomorrha noch immer unter einer dunklen, nach Schwefel riechenden Wolke liegend, die Salzsäule von Loths Weib und, im Josaphatstal am Ölberg wandernd, die Verratsgrotte und den Feigenbaum, an dem sich Judas erhängt hatte[37].

Nachdem die Gruppe in Jerusalem eingezogen war,

35. Ebda., c. 9-12, S. 165-168.
36. Ebda., c. 13-14, S. 168-169.
37. Ebda., c. 15-16, S. 169-170.

ging sie dann direkt zum Golgathahügel hinauf, auf dem sie das Grabmal Christi, «wo eine Bronzelampe Tag und Nacht brennt», besuchte und den mit Silber bedeckten und mit Votivgaben behängten Felsstein bewunderte. Darauf wurde die Kreuzigungsstätte besichtigt, wo noch auf dem Fels das getrocknete Blut Christi zu sehen war. Im Atrium der benachbarten Basilika Konstantins trank der Pilger Wasser vom Schwamm des Martyriums und sah das Holz des Kreuzes.

Dann stieg die Gruppe vom Golgathahügel hinunter und setzte den Rundgang fort, indem sie zunächst den Davidturm in der Zitadelle Jerusalems und die Zionsbasilika besuchte, wo sich folgende Kleinodien befanden: die Geißelungssäule mit dem Eindruck der Handflächen und der Finger Christi, die Lanze, die Dornenkrone und die Steine, die zur Steinigung Stephans verwendet worden waren, und die Säule, die das Peterkreuz stützte. Darauf gelangte man zur St. Marienbasilika, wo «Hospize für Männer und Frauen, eine Pilgerherberge, zahllose Tische und mehr als 3000 Betten» zur Verfügung standen[38], zum Prätorium, das zur St. Sophienbasilika umgebaut worden war, zum Jeremia-Teich, zur Siloa-Quelle und zum Herrenacker[39].

Leider wissen wir nicht, wie lange sich die Gruppe in Jerusalem aufgehalten und wo sie Quartier bezogen hat. Aus der Länge der Erzählung muß man jedoch folgern, daß sie dort erheblich längere Zeit als anderswo verweilte. Vielleicht

38. Hiltbrunner, «ξενοδοχεῖον», Sp. 1496, hält die vom Pilger genannte Zahl für «gewaltig übertrieben».

39. Itin. Ant. Plac. rec. A, c. 18-27, S. 171-177; zum Rundgang der Gruppe durch die Stadt, vgl. Wilkinson, Christian Pilgrims, Abb. 6 (= Stadtplan Jerusalems im frühen 7. Jh.), S. 96, Abb. 7 (= Madabakarte aus der Zeit um 600), S. 98, Abb. 8 (= Madabakarte), S. 100.

wohnte die Gruppe währenddessen in der Pilgerherberge der St. Marienbasilika, denn die Informationen des Pilgers über ihre innere Ausstattung (Tischmenge und Bettenzahl) erwecken durchaus den Eindruck, daß er die Herberge sehr gut kannte.

Von Jerusalem aus unternahm unser Pilger einen Ausflug nach Bethlehem. Unterwegs sah er am Rande des Ortes Rama das Rahelgrab. In Bethlehem besichtigte er die Krippe der Geburt Christi und gelangte zur Eiche von Mamre und nach Hebron mit den Patriarchengräbern. Nach Jerusalem zurückgekehrt, machte sich die Gruppe auf den Weg nach Sinai und Ägypten. Zunächst stieg sie über das Gebirge Gelbua und die Stadt Eleutheropolis nach Askalon und kam über Diocletianopolis nach Gaza, «eine ansehnliche und ergötzliche Stadt mit wohlhabenden und pilgerfreundlichen Bewohnern». In Helusa begann die beschwerliche Wüstenreise in Richtung auf den heiligen Berg Sinai[40].

Zuerst hielt sich die Gesellschaft im Kastell auf, wo sich das St. Georgios-Hospiz befand. Dort wurden Einsiedler und Reisende aufgenommen und geschützt. Nach der Entfernungsangabe (20 Meilen = 30 km von Helusa) müßte die Ortschaft in Nessana (32 km von Helusa) gesucht werden. Die Bedeutung dieser wichtigen Station auf der Straße durch die Wüste nach Sinai wird außerdem noch durch spätere Papyrustexte bestätigt[41]. Zwischen Helusa und dem Kastell sah die Gruppe «Äthiopier» (d. h. Beduinen) mit Kamelen, die geschlitzte Nasen und Ohren hatten, Ringe durch die Zehen gezogen hatten und kleine Galoschen trugen. Während der Wanderung durch die Wüste Tih hatte die Karawane unter der Wüstensonne das Wasserversorgungsproblem zu lösen.

40. Itin. Ant. Plac. rec. A, c. 28-34, S. 177-182.

41. Kraemer, Nessana III, Nr. 72, S. 206, Nr. 73, S. 207, Nr. 89, S. 255ff.

Die Vorräte in den Wasserschläuchen wurden alle fünf bis sechs Tage erneuert. Aus dem Text geht nicht klar hervor, ob die Wasser bringenden Kamele der Karawane selbst oder Nomaden gehörten, die es gegen Entgelt von den Oasen herbeibrachten. Da das Wasser wegen des schwankenden Schrittes der Tiere und der glühenden Sonne gallebitter wurde, pflegte man als Filter Sand hineinzutun, um es süß zu halten. Das Wasser wurde rationell und sparsam verteilt, in der Weise, daß jeder zweimal pro Tag (morgens und abends) einen Sextarius erhielt[42]. Im folgenden spricht der Pilger anläßlich eines Frühjahrsfestes von Beduinen, die am Rande der Wüstenpiste sitzend frisches Wasser und verschiedene Duftpflanzen gegen Brot austauschten[43]. Die Reise setzte sich zu dem Ort Rephidim fort, «wo Moses Wasser aus dem Felsen hervorquellen ließ». Die Station lag acht Reisetage von dem Ort entfernt, an dem man die Normaden gesehen hatte. Am nächsten Tag erreichte die Gruppe den Berg Sinai.

Es gab drei Wegverbindungen zwischen Ägypten bzw. Palästina und dem Berg Sinai. Die westliche Route ging von Ägypten bzw. von Gaza aus und führte über Klysma längs der Westküste zum Heiligen Berg; die östliche Route nahm ihren Ausgang in Jerusalem oder Gaza und führte über Helusa, das Kastell des hl. Georgios und Aila in Richtung Sinai. Eine dritte Route durchquerte das Innere der Wüste, ohne Aila zu berühren[44]. Letztere hat unser Pilger genommen, vielleicht weil sie kürzer als die Strecke über Klysma gewesen ist. Nach Schätzungen brauchte eine Reise auf der

42. Itin. Ant. Plac. rec. A, c. 36, S. 183: Ambulantibus nostris per heremum dies V vel VI cameli nobis aquam portantes, sextarium mane et sextarium sero per hominem accipiebamus. Amarescente aqua illa in utres in felle mittebamus in ea harenam et indulcabatur.

43. Ebda., c. 35-36, S. 182-183.

44. Gatier, Sinaï, S. 505, 507 (Karte).

östlichen Route zum Berg Sinai ca. 18 Tagesreisen[45]. Die Reise des Pilgers von Piacenza dürfte kürzer, aber nicht unter zehn Tagen gedauert haben.

Die Pilgergruppe wurde dort glänzend empfangen. Eine Schar von Mönchen kam der Gruppe mit Kerzen und Kreuzen entgegen. In der von Schanzmauern umgebenen Klostersiedlung fand man drei Äbte, welche des Lateinischen, des Griechischen, des Syrischen, des Ägyptischen und des Bessischen (d.h. des Georgischen) kundig waren, sowie auch viele Dolmetscher der einzelen Sprachen. Die Führung der nach Sinai aus aller Welt strömenden Pilgerscharen erforderte freilich tüchtige Dolmetscher[46]. Sie zeigten den lateinisch sprechenden Gästen die Zeichen, die mit dem Aufenthalt des Moses hier in Zusammenhang standen, sowie einen arabischen Kultbezirk. Beim Ausreisen bekamen die Pilger als Eulogien fünf Sextarien aus dem Süßtrank, der aus den Blättern der sog. Manna-Tamariske hergestellt wurde.

Kaiserliche Herolde waren inzwischen eingetroffen, um das Ende der arabischen Festtage anzukündige und die Rückkehr über die längs der Westküste laufende und durch Militärposten geschützte Wegverbindung zu empfehlen. Auf dem Weg, den auch die Pilgerin Egeria genommen hatte, kam die Gruppe zur Oase von Faran; die Siedlung war wegen der sarazenischen Raubüberfälle mit Ziegelmauern befestigt, die Gegend aber mit Ausnahme der Wasserstelle, die mit Palmen bedeckt war, gänzlich unfruchtbar. Sowohl der Bischof als auch Weiber und Kinder der die Wüste durchstreifenden Soldaten bereiteten den Reisenden einen herzlichen Empfang. Als nächsten Ort erreichten sie das Kastell Surandala (Wadi Garandal) mit einer Kirche und zwei Hospizen, das an einer Raststation lag (der biblische Ort mit

45. Ebda., S. 505.
46. Itin. Ant. Plac. rec. A, c. 37, S. 183f.

den zwölf Quellen und den 70 Palmen, Lagerplatz der Israeliten nach dem Durchzug durch das Schilfmeer). Dort machte die Gruppe «nach solcher Mühsal und Ödnis der Wüste» zwei Tage lang Rast, um anschließend zu einem kleineren Kastell nahe bei Klysma zu gelangen, das ebenfalls mit einem Hospiz ausgestattet war. Dort wurde die Durchzugsstelle der Israeliten gezeigt, und man bekam grüne Nüsse aus «Indien», da in Klysma gewöhnlich die Handelsschiffe aus diesen Gegenden anlegten. In Klysma besuchte die Pilgergruppe auch die Basilika des hl. Athanasios und sah die Särge der Einsiedler.

Nach Klysma zog die Gruppe durch die Wüste in südlicher Richtung nach Qubba, wo sich die Höhle des Paulus befand, und kam auf einem nicht mehr rekonstruierbaren Weg nach Babylon/Kairo und Memphis an der Spitze des Delta-Dreiecks des Nils, wo der Pilger einen zwölfstufigen Nilmesser sah[47]. Memphis war Hauptstadt des Alten Reiches und Residenz der Pharaonen. Die Pyramiden deuteten die Führer üblicherweise als die Kornspeicher Josephs. Daraufhin reisten die Pilger durch Ägypten über Athrebi(s)/Athlefi(s) im Mittelteil des südlichen Nildeltas, 40 km nördlich von Kairo, zum hl. Menas[48]. Die Gruppe bestieg ein Schiff und gelangte durch den Mareotis-See nach Alexandreia und schließlich nach Jerusalem[49].

Auf der letzten Reiseetappe wanderte der Pilger von Jerusalem zur Küste (Joppe - Kaisareia Philippi - Kaisareia

47. Donner, Pilgerfahrt, S. 308, Anm. 200, hält ihn für einen Vorgänger des 716 unter Suleiman erbauten Nilmessers.
48. Die Menas-Stadt (Abu Mena) entstand im 6. - 8. Jh. als selbständige Siedlung mit Kirchen, Thermen und Pilgerherbergen halbwegs zwischen Alexandreia und der Nitrischen Wüste (Wadi Natrun), ca. 60 km südöstlich von Alexandreia.
49. Itin. Ant. Plac. rec. A, c. 37 - 45, S. 183 - 189.

maritima), um anschließend durch Galiläa und über Damaskus, Heliupolis, Emesa/Homs, Arethusa/Aristosa, Epiphaneia, Larissa, die «Residenz des syrischen Adels», und Apameia nach Antiocheia zu gelangen. Die Gruppe setzte die Pilgerreise westwärts nach Chalkis (Qinnesrin), Carrhae (Harran), Sura am Übergang des Euphrats, Barbalissos und Tetrapyrgion (die bekannte Wüstenstadt Sergiupolis/Resafa, Kultstätte des hl. Sergios, 12 Meilen von Suras entfernt) fort[50].

2. *Das Erlebnis «Verbannung»: Die Verbannungen des Theodoros Studites*

Einen großen Teil seines Lebens fristete Theodoros Studites im Exil. Im folgenden soll die erste und dritte Verbannung dargestellt werden, da wir am besten über Itinerare dabei unterrichtet sind. Der Grund für seine erste Verbannung nach Thessalonike, wo er vom 25. März bis zum August 797 blieb[51], muß die unbeugsame Haltung des Prälaten im sog. «moichianischen Streit» gewesen sein. Der erbitterte Kaiser ordnete seine Verbannung an. Der Zug, der aus einer Wachmannschaft und zwölf Häftlingen bestand, brach am selben Tag auf, an dem der Abt des Sakkudion-Klosters Platon nach Konstantinopel verschleppt wurde (Mitte Februar 797). Eine traurige Stimmung herrschte unter den Häftlingen, als man sie auf die zufällig am Ort gefundenen Reittiere steigen und die Reise in die Verbannung antreten ließ. Unterwegs machten sie in Dörfern Station, wo man zum «Schauspiel»

50. Ebda., c. 46-47, S. 190-191; vgl. Wilkinson, Pilgrims, S. 89; Donner, Pilgerfahrt, S. 310ff.

51. Cheynet/Flusin, Route de l'exile, S. 197f.; vgl. Theod. Studitae Epp., Nr. 3, 56-122, S. 13-15.

wurde für neugierige Kinder, Frauen und Männer, die mit Getöse die Inhaftierten umringten, während die Offiziere für Proviant sorgten. Die Reise ist über folgende Klöster und Ortschaften gegangen:

Vom Sakkudion-Kloster im Norden der Küstenregion Katabolos[52] kam die Gruppe zum Kathara-Kloster (in der Nähe der Thermen von Pythia)[53], worauf sie weiter nach Libiana (in der Nähe von Kios), Leukai und Phyraion (beides am Gestade des Meeres[54]) zog. In Phyraion hatte der Zug ein unerwartetes Treffen mit neun aus ihren Klöstern vertriebenen Äbten. Der strenge Eskorteführer ließ es jedoch nicht lange gewähren. Nach kurzem Gespräch nahmen die beiden Mönchsgruppen mit Flüsterworten und Tränen in den Augen voneinander Abschied. Daraufhin erreichte man Paula (auf dem Weg, der vom Küstenstädtchen Phyraion nach Lopadion führte[55]). Dort konnte Theodoros, den wachen Augen seiner Wächter entgehend, die ganze Nacht hindurch mit seiner Mutter und dem Abt des Studiu-Klosters beisammen sein. Nach dem Abschied kam die Gruppe nach Lopadion (am Rhyndakos-Fluß, ca. 50 km westlich von Prusa), das die Provinz Bithynien (Kios und Prusa) mit der Provinz Hellespontos und als Ausgangspunkt der Talstraße des Makestos Konstantinopel mit Smyrna verband[56]. Die Gruppe stieg im Gasthaus der Stadt ab, wo der Gastwirt sie besonders gastfreundlich aufnahm. Dort konnten sich die todmüden und teilweise an Quetschwunden leidenden Mönche eines Bades erfreuen. Freilich war dies ein seltener Luxus!

52. Zur Lage des Klosters, vgl. Cheynet/Flusin, Route de l'exile, S. 208 («près de la côte, à l'ouest de Pythia, dans le contreforts Nord de la chaîne d'Arganthonios»).

53. Ebda., S. 206.

54. Ebda., S. 209.

55. Ebda., S. 209.

56. Hasluck, Cyzicus, S. 78f.

Die nächsten Reisestationen hießen Tilis (zwischen Lopadion und Kyzikos), Alkeriza (östlich von Tilis), Anagegrammenoi (in der Nähe des Flusses Aisepos) und Perperina (in der Nähe der Stadt Baris)[57]. Diese Ortsnamen sind sonst unbekannt. Anagegrammenoi deutet Hasluck als «beschriftete Meilensteine» und erwägt damit die Möglichkeit der Existenz einer Reichsstraße entlang der Küste, wogegen Janin jedoch große Bedenken geäußert hat[58]. Es hat den Anschein, daß das Geleit konsequent die Großstädte vermied, um die Anhänger des Abtes nicht aufzuwiegeln. Ob es jedoch einer Neben- oder einer Hauptstraße folgte, muß dahingestellt bleiben.

Von Perperina erreichte man die Küste in Parion, wo Theodoros von Bischöfen empfangen wurde. Anschließend kam die Gruppe nach Horkos/Holkos[59] und Lampsakos, wo die Reise zu Lande beendet wurde (Anfang März 797). Bisher hatte die Eskorte insgesamt etwa 350 km in einem halben Monat zurückgelegt, woraus sich eine 25 km-Tagesleistung ergibt. Im Hinblick auf die Jahreszeit war es eine gute Leistung. Die Umstände der Reise dürfte man als normal bezeichnen. Der Zug ist wohl kaum eine dramatische Reise, eine Art «Märtyrerzug» gewesen, wie es im Brief des Studitenabtes etwa dargestellt ist. Die Mönche fuhren auf Reittieren, man ließ sie nachts haltmachen und Absteigequartiere beziehen. Das Verhalten der Wachmannschaft war streng, jedoch keineswegs unmenschlich.

Der zweite Teil der Reise fand gänzlich auf dem Seeweg statt[60]. Das Schiff, wahrscheinlich ein für militärische Zwek-

57. Cheynet/Flusin, Route de l'exile, S. 209.
58. Hasluck, Cyzicus, S. 127; Janin, Églises of Monastères, S. 178, Amm. 5.
59. Cheynet/Flusin, Route de l'exile, S. 209f.
60. Ebda., S. 198; vgl. Theod. Studitae Epp., Nr. 3, 88-105, S. 14f.

ke verwendeter Segler, trat die Fahrt in Parion an und reiste dann über Horkos und Lampsakos; man fand dort Seeleute aus Herakleia/Perinthos vor, die wahrscheinlich die Führung des Schiffes übernehmen sollten[61]. In Lampsakos mußte das Schiff drei Tage lang auf günstigen Wind warten, worauf die Reise über Abydos nach Eleuntes (oberhalb von Tenedos an der Südspitze der thrakischen Chersones[62] und am Eingang der Meerenge gelegen) weiterging. Von dort erreichte der Segler unter günstigem Wind in neun Stunden die Insel Lemnos[63] (Entfernung: 50-56 Meilen. Geschwindigkeit: ca. 5,55 - 6,22 kn). Die 150 Meilen oder 230 km lange Strecke von Lemnos bis zum Kap Kanastron/Kanastraion (an der Südspitze der Kassandra-Halbinsel) wurde unter heftigem Nordwind in nur 12 Stunden zurückgelegt. Tatsächlich ist die Strecke bis zum Kap Kanastraion erheblich kürzer (ca. 100 - 115 Meilen oder 150 bis 180 km), so daß die Geschwindigkeit 8,33 - 9,58 kn betrug[64]. Es handelt sich um eine sehr hohe Leistung, die wohl durch den stürmischen und damit günstigen Wind erklärt werden kann. Jedoch fragt sich an dieser Stelle, ob Theodoros mit πέλαγος nicht die Strecke bis zum Kap Kanastron, sondern die ganze Fahrt bis zum Kap Embolos meint. In diesem Fall hätte man die Angabe «das 150 Meilen breite Meer» als genau zu betrachten (Geschwindigkeit: 12,5 kn). Auf der letzten Reiseetappe lief das Schiff über Pallene/Kassandreia und das Vorgebirge Embolos den Hafen von Thessalonike an. Schließlich hielt das Geleit auf Reittieren seinen Einzug in die Stadt (25. März 797).

Das zweite Exil fristete Theodoros auf der Insel Chalke

61. Cheynet/Flusin, Route de l'exile, S. 205.
62. Faturos, Theod. Studitae Epp., Einleitung, S. 145, Anm. 21
63. Cheynet/Flusin, Route de l'exile, S. 204.
64. Ebda., S. 204, Anm. 36: die Unsicherheit über die Länge der Strecke ergebe sich daraus, daß der Abreisehafen (Mudros oder Myrina) im Text nicht genannt wird.

(806-811). Das dritte dauerte am längsten. Im April 815 ließ ihn der Kaiser in die bithynische Festung Metope am östlichen Ufer des Sees Apollonias verbannen. Wegen der Tätigkeit des Theodoros als Anführer der ikonophilen Partei wurde er im Frühjahr 816 in die phrygische Festung Boneta am Salzsee Anava (heute Tschardak-Gjöl)[65] verlegt und im Frühjahr 819 über Chonai nach Smyrna versetzt. Da sich der für die Verlegung verantwortliche Mandator Niketas Alexiu respektvoll und zuvorkommend gezeigt hatte, wurde die Burg Boneta in 15 bequemen Tagesreisen erreicht[66], während die Reise nach Smyrna «wenige Tage» dauerte[67]. Erst nach der Ermordung Leons V. (25. Dezember 819) durfte der Abt wieder zu seinem Kloster zurückkehren. Während seiner triumphalen Rückreise durchzog er mit einem Esel das nordwestliche Kleinasien. Er reiste wohl auf der Straße Smyrna - Sardeis - Thyateira - Stratonikeia Hadrianopolis - Kalamos[68], bis er nach Topos tu Lakku/Metata («Standlager») im Tal des Makestos[69] gelangte. In diesem Gebiet, das zwischen Kalamos und dem Ἀσκαρατηνὸς αὐλών (Balikesir) lag, besuchte Theodoros die Ortschaft Xerolophoi, das Städtchen Pteleai[70],

65. Vgl. hierzu, Tomaschek, Kleinasien, S. 99.

66. Theod. Studitae Epp., Nr. 146, S. 261f. Damit ist die Information der Vita Nicetae Confessoris, c. 39, S. XXX, zu vergleichen, man habe mitten im Winter (zwischen 815 und 820) nur sieben Tagesreisen gebraucht, um auf Eilmärschen von Konstantinopel aus die Burg Masalaion in Phrygien oder in Pisidien zu erreichen; Vgl. hierzu, TIB 7, S. 336.

67. Theod. Studitae Epp., Nr. 146, S. 261f.; Nr. 407, S. 565f.; die Umstände dieser Reisen hat Robert, Villes, S. 343ff., eingehend rekonstruiert.

68. Ramsay, Asia Minor, S. 173; Tomaschek, Kleinasien, S. 95f.

69. Hasluck, Cyzicus, S. 133; Tomaschek, Kleinasien, S. 95-97.

70. Hasluck, Cyzicus, S. 133, vermutet, Pteleai sei mit der Burg Hodja Kalesi in der Nähe des modernen Eftele/Pamukcu, 15 km südlich von Balikesir, identisch, das im breiten Tal des Onopniktes liegt;

wo er angeblich den oft übertretenden Fluß Onopniktes (= Makestos) durch ein Wunder «zähmte», und die Stadt Achyraus (Bigadiç) in der unmittelbaren Nähe des alten Adrianutherai[71]; schließlich kam der Abt des Studiu-Klosters über die Prusa-Region nach Chalkedon. Überall wurde Theodoros von seiner Anhängerschaft mit Begeisterung empfangen. In Metata stieg er beim Konsul Leon ab und vereinigte sich in Pteleai mit seinem aus dem Exil heimkehrenden Bruder Joseph und vielen seiner Jünger. Als er darauf auf der Straße nach Achyraus auf einem Esel ritt, kam ihm ein gewisser Leon mit seiner besessenen Frau entgegen. Von Chalkedon aus reiste Theodoros zum Kloster des Patriarchen Nikephoros und zum Astakos-Golf, wo er im sog. Kreskentiosgut (vor der Stadt Nikomedeia) abstieg[72].

3. Untergegangene Schiffe

Über Umstände von Handelsfahrten setzt uns die Unterwasserarchäologie am Beispiel der Schiffe von Yassi-Ada und Serçe Liman am besten in Kenntnis. G. Bass hat den interessanten Versuch unternommen, die Einzelheiten der letzten Reise des bei Yassi-Ada gesunkenen Schiffes zu rekonstruieren[73].

Nach den Worten der Ausgräber begann die Fahrt an

vgl. Robert, Villes, S. 385. Irrtümlich setzt Fatouros, in: Theod. Studitae Epp., S. 18, Anm. 80, das Pteleai der Vita mit der gleichnamigen bei Ramsay, Asia Minor, S. 163, erwähnten Ortschaft gleich, die an der Südküste der Propontis lag.

71. Ramsay, Asia Minor, S. 163; Magie, Roman Rule, S. 798; Robert, Villes, S. 389: «... en bordure Est de la ville de Balikesir, à la colline où l'on a construit le stade».

72. Vita Theodori Studitae, c. 59, S. 292.

73. Zum Folgenden ausführlich, Bass, Yassi-Ada I, S. 311-319.

einem Frühlingstag um 626 in Tomis, einem Hafen an der Küste des heutigen Rumänien. Der schlanke Rumpf des bescheidenen Schiffes stach in See in Richtung Süden. Es war 20 m lang und 5,22 m breit. Vermutlich war es im 1. Viertel des 7. Jh.s aus Zypressenholz gebaut worden. Vor Antritt der Seereise besuchte der Schiffsreeder in Küstennähe einen Laden mit Schiffsaurüstung. Dort kaufte er sich mindestens elf leichte Eisenanker. Warum brauchte er soviele Anker? Sicher nicht nur, weil der Diebstahl verschiedener Teile einer Schiffsausrüstung an Häfen ein häufiges Phänomen war, sondern auch, weil diese Anker so leicht waren, daß mehrere davon gleichzeitig ins Wasser geworfen werden mußten.

Im Laden kaufte der Schiffseigner Harz, mit dem das Schiff unterhalb der Wasserlinie von außen und von innen bestrichen werden konnte. Eine Harzmenge bewahrte er in einem billigen Kochtopf auf; er brauchte sie, um die Poren der Tonkrüge und anderer Weinbehälter zu dichten. Der Laden bot auch Pigmente und Töpfe mit Nägeln. Es läßt sich archäologisch nicht bestätigen, ob der Schiffseigner das Schiff bemalt hatte, obwohl Schiffe früherer Zeiten als glänzend und die Schiffe für die kaiserlichen Ausflugsreisen in der Umgebung Konstantinopels als scharlachrot und schwarz bemalt beschrieben werden. Vielleicht brauchte er noch Segel- und Seilgut, sowie Häute, um die Ladung an Bord bei schlechtem Wetter zu bedecken, und 24 Öllampen, die die Seeleute, nach den Funden in Schiffswracken zu urteilen, sehr nötig hatten.

Wie aufschlußreich ist der archäologische Fund in bezug auf die Bemannung des unglücklichen Schiffes? Der Name des Kapitäns war auf einer Bronzewaage eingemeißelt: Γεωργίου πρεσβυτέρου ναυκλήρου. Der Steuermann stand auf der gehobenen Plattform am Vorderdeck des Schiffes und steuerte die Steuerruder. Der Bugmann, wenn es überhaupt einen gab, mußte sich um die Anker kümmern. Der Zimmermann bewahrte seine Werkzeuge in einem Spind an der vorderen Trennwand der Kombüse auf: Hammer, Meißel, Hohlmeißel, ein Teereisen (zum Verdichten), Locher (Punzen), Furchstücke, einen Stechzirkel, Feilen, eine Ahle, Nägel und eine bronzene Gürtelschnalle, die man wohl als Teil eines Werkzeuges zu verstehen hat. Damit hatte er alles Nötige, um nicht nur kleinere Reparaturen am Schiff vorzunehmen, sondern auch einen neuen Rumpf zu bauen. Der Bootsmann, der für das Boot und das Tauwerk des Schiffes verantwortlich war, hatte seine eigenen Werkzeuge: Äxte, einen Spaten und drei Hippen. Vermutlich benutzte er diese Ausrüstung, um bei Landungen Brennholz für den Koch zu schlagen, Brunnenbecken breiter zu machen und andere gelegentliche Aufgaben zu erledigen[74].

Der ärmlich bezahlte Koch saß in der engen Kombüse, die im äußersten Heck eingebaut war. Sie maß 1,5 x 3 m und hatte einen Überbau, dessen Dach aus Ziegeln bestand. In der Mitte gab es ein rundes Loch, durch welches der Rauch abzog. Wie der Herd genau aussah, ist nicht auszumachen. Vielleicht war er aus Eisenstangen und viereckigen Ziegeln konstruiert. Wahrscheinlich bildeten die Ziegel einen niedrigen, oben offenen Feuerkasten, der mit eisernen Grillstangen bedeckt war. Darauf wurden die runden Kochtöpfe gesetzt. Eine große Zahl an Kochtöpfen (über 20 Stück) und ausreichendes Eßgeschirr stand dem Koch zur Verfügung. Das hält G. Bass für einen Hinweis auf die Präsenz von Passagieren an Bord. Georgios scheint nicht nur Kapitän eines eigenen Schiffes, sondern auch kaufmännisch tätig gewesen zu sein, denn sein Name stand auf der Handwaage, die zur Ausrüstung eines reisenden Kaufmanns gehörte. Wieviel

74. Vgl. Pratum Spirituale, c. 91, col. 2948, wo Kauffahrer und Seeleute mit ihren Werkzeugen beim Kloster des Abtes Theodosios in Skopelos nördlich von Seleukeia an Land gehen, um das Grab eines verstorbenen Mönchs auszuheben.

Geld hatte Georgios investiert? Mit einiger Wahrscheinlichkeit hat Bass die Höhe des Gesamtkapitals auf 530 Goldsolidi geschätzt. Er ging davon aus, daß sich der Preis eines voll ausgerüsteten Schiffes, nach der Angabe des Rhodischen Seerechts, auf 50 Goldstücke (Solidi) pro 6 1/2 t belief[75] und schätzte den Wert des Schiffes auf 460 Solidi. Die Weinladung dürfte ca. 70 Solidi wert gewesen sein.

Es kann sein, daß ein mögliches Bleisiegel mit dem Namen Johannes einem Kaufmann oder dem Vertrautmann eines Kaufmanns gehörte, vorausgesetzt, daß es für offiziellen Gebrauch bestimmt war. In diesem Fall sollte zunächst Johannes vorschriftsgemäß andere Händler nach dem guten Zustand des Schiffes befragen. Hatte er sich dessen versichert, schloß er darauf mit dem Schiffseigner einen Kontrakt, in dem der Mietpreis und der Anteil beider Kontrahenten am Gewinn und am Verlust festgesetzt wurde. Selbstverständlich ließ der Kaufmann bzw. sein Agent zu, daß der Kapitän sowohl Wasservorräte und Speisen für Mannschaft und Passagiere als auch das nötige Werkzeug an Bord mitnahm.

Man kann sich vorstellen, wie sorgsam Georgios Wiegen und Laden der 850 Weinamphoren überwachte und wie sie dann durch die Luke in den Laderaum gelassen wurden. Das Wiegen verfolgte ein Beamter von den Hafenbehörden mit, um beim Abschluß des Ladeverfahrens die Abfuhrgebühr zu erheben. Indessen sorgte der Koch dafür, daß die Öllampen und der große Wasserbehälter aufgefüllt wurden. Vielleicht vor der Abfahrt oder bei einer der üblichen und häufigen Stationen nahm er frisches Ziegen- oder Schaffleisch mit, aber auch lebende Tiere, um sie dann an Bord während der Reise zu schlachten. Die Rationen umfaßten auch eine Menge an Muscheln, die sorgsam aufgeschichtet aufgefunden worden

75. Lex Rhodia, Pars II, c. 16, S. 3.

sind. Wozu man sie weiter gebrauchen wollte, entzieht sich unserer Kenntnis.

Nachdem die Ladung eingeschifft worden war, durften Passagiere das Schiff besteigen. Sie entrichteten ihr ναῦλον und belegten auf dem Deck einen Platz, auf dem sie ihre privaten Sachen ablegten und nachts zum Schlafen ihre Matratzen entfalteten. Da während der Nacht akute Diebstahlgefahr bestand, sollten die Passagiere vorschriftsgemäß dem Kapitän mitgeführtes Geld oder wertvolle Gegenstände wie z. B. Schmuck, den sie trugen, überlassen. Ob das Geld (60 kupferne Folleis und 16 kleine Goldstücke im Gesamtwert von ca. sieben Solidi), das in einem oder zwei Geldbeuteln aufbewahrt im Schiffswrack aufgefunden worden ist, dem Schiff oder den Passagieren gehörte, läßt sich nicht mit Sicherheit sagen. Bass glaubt, daß das Geld ausgereicht habe, die Kosten einer 15köpfigen Mannschaft einen Monat lang zu decken, und daß angesichts der natürlichen Gefahren die allgemeine Sitte geherrscht habe, unnötiges Geld an Bord nur selten mitzunehmen. Außer der oben erwähnten Waage gab es eine zweite an Bord, die den Namen Theodoros und ein kreuzförmiges Monogramm trug.

Welcher Route folgte das Schiff? Die Herkunft der Münzen, nämlich aus den Münzstätten in Konstantinopel, Thessalonike, Nikomedeia, Kyzikos, die Tatsache, daß Öllampen kleinasiatischer Typen (von Ephesos, Milet, Samos, Troia, Chios, Delos und Smyrna) vertreten sind, und die Ähnlichkeit der bleiglasierten Schalen mit Vasen aus Tomis und Istrien lassen eine Route vermuten, die von Tomis aus über Konstantinopel längs der Südküste des Propontismeerbeckens und der Westküste Kleinasiens in südliche Richtung führte. Der Bestimmungsort des Schiffes ist hingegen nicht eindeutig nachzuweisen. Als es sank, segelte es auf Kos, Knidos und Rhodos zu. Die Katastrophe ereignete sich also, als das Schiff entlang der kleinasiatischen Küste segelte.

Vier Jahrhunderte nach dem Untergang des Schiffes von Yassi-Ada hatte sich die Situation im Mittelmeer völlig geändert. Nach langem erbitterten Kampf zwischen Byzantinern und Arabern um die Seeherrschaft im Mittelmeer begann nun eine Periode der friedlichen Koexistenz und der wirtschaftlichen Zusammenarbeit. Zeugnis davon stellt das gemeinsame byzantinisch-fatimidische Seeunternehmen (datiert 1021/1022) dar, das mit dem Untergang des Schiffes im natürlichen Hafen von Serçe Liman an der Küste bei Rhodos ein tragisches Ende haben sollte[72]. Das Schiff, ein zweimastiger Lateiner, das nur 15 m lang war und eine Kapazität von 37 metrischen t gehabt haben dürfte, war nach der «modernen Technik» gebaut worden.

Aus der Herkunft der Ladungen, d.h. Glas (zwei t Rohglasstücke, ein t Glasabfall, 10.000 bis 20.000 gebrochene Glasgefäße, ca. 80 intakte Glasgefäße), Keramikwaren (sechs dünne Tonkrüge/Garguletten ägyptischer Herkunft, ca. 36 Kochtöpfe und mehrere Backschalen palästinensisch-syrischer Herkunft, 44 glasierte Porzellanschalen, teilweise mit Graffiti versehen), 80 byzantinische Weinamphoren, weniger als 1 kg Arsenerz, zwei Paare kleiner runder Mühlsteine und wahrscheinlich Linsen, Rosinen und andere trockene Früchte, für welche Palästina berühmt war, wenige - nach der üblichen Praxis bei Handelsreisen - fatimidische und byzantinische Münzen (drei goldene Denarviertel al-Hakims, 25 Bruchstücke aus fatimidischen Goldmünzen, 40 byzantinische Kupfermünzen) und Schmuckgut (sechs silberne Siegelringe, ein goldener fatimidisch-syrischer Ohrring) schloß man, daß das Schiff von Ägypten aus über mehrere Häfen längs der Küste Palästinas und Syriens fuhr; wurde es auf einmal beladen, so ist anzunehmen, daß die Reise in

76. Vgl. Doorninck, Medieval Shipwreck, S. 45ff.; Christides, Milaha, S. 49f.

einem Hafen Palästinas oder Syriens begann. Die palästinensisch-libanesische Küste stand im Hochmittelalter im Ruf, besonders feine Glaswaren und Weine, Mühlsteine und getrocknete Früchte zu produzieren. Die acht Anker wurden allem Anschein nach in einem fatimidischen Hafen gekauft, denn einer davon trägt eine unlesbare islamische Inschrift. Ebenfalls fatimidischer Herkunft scheint die einzige gefundene Öllampe gewesen zu sein. Aufgrund der Amphorengraffiti hat Van Doorninck die griechische Herkunft der mitfahrenden Kaufleute angenommen; auf einer Amphora stand sogar der Name Leon und ein Monogramm. Als Kauffahrer oder Agent dürfte Leon die Aufgabe gehabt haben, sich während der Reise um den Schutz der Waren vor Wasser oder Diebstahl zu kümmern[77], die Frachtkosten, «ναῦλον», an den Schiffsreeder zu entrichten (offensichtlich die Hälfte, «ἡμίναυλα», vor Fahrtantritt, die andere Hälfte nach Abschluß des Unternehmens)[78] und am Reiseziel über die Kaufpreise zu verhandeln. Die christliche Präsenz ist durch Schweineknochen, die in einem Kochtopf gefunden wurden, bestätigt. Van Doorninck glaubt, daß der überwiegende Teil der Mannschaft aus Christen bestanden habe. Die enge Beziehung des Unternehmens zur islamischen Welt ist nicht nur durch Münzen, sondern auch durch das Schachspiel, das in Byzanz zwar bekannt war, aber in dieser Zeit sehr wenig gespielt wurde, anzunehmen. Die Waffen an Bord des Schiffes verweisen auf die Vermischung von Kulturen. Ein bronzenes Schwert zeigt, daß sich auf dem Schiff byzantinische mit orientalischen Kultureinflüssen kreuzten: es war zwar byzantinisch, aber der Griff trug auf beiden Seiten einen Vogel, dessen Gefieder nach indischer ikonographischer Art dargestellt war[79].

77. Lex Rhodia, Pars III, c. 34, S. 30.
78. Ebda., c. 24, S. 26.
79. Schwarzer, Arms, S. 334f., 343 (= Abb. 10); Doorninck, Medie-

Welcher Route folgte das Schiff? Mit einiger Wahrscheinlichkeit ist anzunehmen, daß es sich um eine Fahrt längs der palästinensischen, syrischen und südkleinasiatischen Küste handelte. Um die verschiedenen Frachtgüter abzusetzen, dürfte es häufig an Häfen angelegt haben. Es besteht kaum Zweifel daran, daß das Schiff zu einer bekannten, Glas produzierenden, byzantinischen Hafenstadt, vielleicht nach Korinth, fuhr. Die Herstellung von Glasartikeln aus Rohglas und Glasbruchstücken war sehr ökonomisch, da einerseits das Rohprodukt als Ballast, d. h. mit wenig Frachtkosten, geladen werden konnte und andererseits das Herstellungsverfahren nun viel einfachere Öfen erforderte, als wenn Glas von Anfang an hätte produziert werden müssen.

4. Franken, Araber und Russen reisen nach Konstantinopel

4. 1. *Liutprand in Konstantinopel*

Das Werk Liutprands, der zweimal nach Konstantinopel gereist war, ist eine einzigartige Quelle über Gesandtschaftsreisen zwischen Ost und West im 10. Jh., als Byzanz auf dem Höhepunkt seiner Macht stand. In der Antapodosis berichtet Liutprand, wie er im Jahre 949 als Gesandter Berengars nach Konstantinopel gelangte: «Am 1. August verließ ich Pavia und gelangte auf dem Po abwärts fahrend in drei Tagen nach Venedig. Hier traf ich den Kämmerer Salomo, einen Verschnittenen, der als Botschafter der Griechen in Spanien und in Sachsen gewesen war und nunmehr nach Konstantinopel zurückkehren wollte. Ihn begleitete mit großen Geschenken als Abgesandter unseres Herrn Otto, damals König, nun Kaiser, Liutfrid, ein überaus reicher Kaufmann

val Shipwreck, S. 51.

aus Mainz. Wir reisten am 25. August von Venedig ab und langten am 17. September in Konstantinopel an»[80]. Die Reise nahm also 23 Tagesfahrten in Anspruch. Alle vier Gesandtschaften, die spanische eingeschlossen, reisten vermutlich auf demselben venezianischen Schiff nach Konstantinopel.

Besonders eloquent beschreibt Liutprand die Szene des Empfangs durch den Kaiser Konstantin VII. im Magnaurapalast. «Das war ein offizieller feierlicher Empfang, voll von Glanz und üppigem Luxus, mit feierlicher Orgelmusik und ungewöhnlichen theatralischen Effekten, künstlichen vergoldeten Vögeln, die auf den Zweigen eines vergoldeten Baumes zwitscherten, mit vergoldeten Löwen, die brüllten und mit ihren Schwänzen auf die Erde schlugen, als hüteten sie den Kaiser, der auf einem Kolossalthron thronte, welcher dank einem speziellen Mechanismus zu einem bestimmten Moment sich erhob und den Herrscher des Weltalls bis zur Decke trug»[81].

Liutprand reiste noch einmal im Jahre 968 nach Konstantinopel: dieses Mal als Abgesandter des deutschen Kaisers wegen des Streits der beiden Staaten um das süditalienische Territorium. Wie so oft betont, ist sein Bericht vom Haß gegen die Griechen durchtränkt, so daß seine Informationen nicht immer für bare Münze genommen werden können. Immerhin ist die «Relatio» eine recht ausführliche und aufschlußreiche Quelle über die Umstände des Aufenthalts eines auswärtigen Gesandten in Konstantinopel.

Der Gesandte und seine fünfundzwanzig Begleiter (darunter ein griechischer Dolmetscher- im Text γραικολόγος- und ein Koch[82]) kamen mit dem Schiff über Patras[83] am 4. Juni

80. Liutprandi Antapodosis, VI, 4, S. 486ff.

81. Ostrogorsky, Byzanz und Olga, S. 46f.; die Schilderung liest man in der Antapodosis, VI, 5, S. 488.

82. Zur Zahl der Gesandten, Liutprandi Legatio, c. 34, S. 552ff.:

968 in Konstantinopel an, zogen durch das Tor von Karea in die Stadt ein und bezogen wahrscheinlich im sog. Ξενοδοχεῖον τῶν Ῥωμαίων καὶ Παλάτιον ἐν τῷ Ταύρῳ ihre Wohnung. Daß die Herberge[84] einer offener Pfalz glich, die weder gegen Hitze noch gegen Kälte Schutz gewährte, scheint fraglich zu sein. In Wirklichkeit handelte es sich hier um ein anspruchvolles, aus buntem Gestein errichtetes, hohes und mit riesigen Fenstern und marmornem Boden ausgestattetes Gebäude, das imstande war, die aus 26 Leuten zusammengesetzte Mannschaft und die vier Wächter aufzunehmen. Es hatte keine eigene Wasserleitung, wogegen Liutprand mehrmals protestierte. Mahlzeiten wurden an hölzernen Tischen eingenommen. Da als Mitglied der Gesandtschaft ein Koch erwähnt wird, der mit eingekauften Lebensmitteln Mahlzeiten zubereitet, liegt die Vermutung nahe, daß das Gebäude eine Küche mit allem nötigen Koch- und Tafelgeschirr besaß. Außerdem war es ständig von bewaffneten Männern überwacht, so daß der erbitterte Gesandte von einem Gefängnis spricht, obgleich es offensichtlich der üblichen Sitte entsprach. Die Gäste erhielten vom ersten Tag an einen mit Pech, Harz und Gips gemischten und daher, nach Liutprand, ungenießbaren Wein[85].

Am 6. Juni brach der erste Streit aus, als der Gesandte vom Bruder des Kaisers Leon, dem Amt nach Logothet des Dromos und Kuropalates, empfangen wurde. Liutprand wies sich als der Bevollmächtigte des imperator Romanorum Otto I. aus, doch Leon sprach ihn als den Gesandten eines rex Francorum an, und da Liutprand auf dem Titel Kaiser hals-

viginti quinque asseclas meos et quatuor custodes Grecos...; zum Koch und zum Dolmetscher, ebda., c. 46, S. 564ff.

83. Edba., c. 59, S. 578: Quem apostolicae passionis locum, qui Constantinopolim ascendendo visitavimus...

84. Zur Herberge, ebda., c. 1, S. 524, c. 13, S. 536, c. 57, S. 576ff.

85. Koder/Weber, Liutprand, S. 76ff.

starrig bestand, entgegnete der Logothet, er sei nicht des Friedens, sondern des Streites halber gekommen[86].

Am 7. Juni wurde der Gesandte im Saal des Palastes Στεφάνη dem thronenden und prächtig angekleideten Kaiser Nikephoros vorgeführt. Etwas abseits von ihm, doch nicht auf einer Höhe, saßen die beiden kleinen Mitkaiser. In seiner Anrede klagte er Otto als Angreifer an, der sich fremdes Land mit Gewalt angeeignet habe. Liutprand selbst warf er vor, er wolle einen Krieg vom Zaun brechen, und er sei nur unter dem Schein des Friedens als Spion nach Konstantinopel gesandt worden. Liutprand wies in seiner Antwort die Vorwürfe zurück und verteidigte die Rechte seines Herrn, des deutschen Kaisers, auf Italien. Zwischen der 2. und 3. Stunde brach allerdings der Kaiser plötzlich die Diskussion unter Hinweis auf den kommenden feierlichen Kirchgang, einen der üblichen kaiserlichen Prozessionen ab. Während des Zuges standen eine Volksmenge und Soldaten, die mit Lanzen und Schilden bewaffnet waren, «wie eine Mauer» am Rand der Straße, die vom Palast zur Sophienkirche führte. Als der Kaiser erschien, fingen die Sänger an, die Lobgesänge (laudes) zu Ehren des Kaisers zu singen ... Während des Zuges folgten ihm die beiden Mitkaiser in weitem Abstand, und als er die Kirche betrat, verneigten sie sich beim Friedenskuß bis zur Erde vor ihm. An demselben Tag durfte Liutprand allein, ohne seine Begleiter, an der Tafel des Kaisers Platz nehmen. Er bekam den fünfzehnten Platz hinter den Großen des Kaisers, wogegen er heftig protestierte. Die Mahlzeit war mit Öl zubereitet und mit der berühmten byzantinischen Fischsauce γάρος übergossen[87]. Der Wortstreit ging in hohen Tönen weiter, bis der aufgebrachte Kaiser, nach dem Bericht Liutprands, seinen Gesprächspartner ins ihm zuge-

86. Liutprandi Legatio, c. 2, S. 526.

87. Koder/Weber, Liutprand, S. 86ff.

wiesene Quartier zurückführen und lange dort «einsperren» ließ[88].

Am 9. Juni wurde Liutprand, «sowohl vor Ärger als auch vor Hitze und Durst», krank. Deshalb ließ er durch seine Wächter einen Brief an den Logotheten weiterleiten, in dem er um die Erlaubnis bat, ein im Hafen von Konstantinopel zur Abfahrt bereit liegendes venezianisches Lastschiff zu besteigen[89].

Nach vier Tagen rief der Logothet den Gesandten zu sich. Um sich hatte er die weisesten Männer, nämlich den Parakoimomenos Basileios, den Protoasekretis Symeon, den Protovestiarios und zwei Magistroi gesammelt. Liutprand mußte das Ziel seiner Reise bekanntgeben. Er sei wegen der ehelichen Verbindung zwischen dem Sohn Ottos I. und einer Schwester des Kaisers als Anlaß zu einem dauernden Frieden gekommen[90]. Während der Verhandlungen verlangten die Byzantiner dann die Räumung Roms und die Abtretung der Fürstentümer von Capua und von Benevent an die Byzantiner als Gegenleistung für die erbetene Heirat. Der Vorschlag scheiterte an der hartnäckigen Haltung Liutprands, worauf die Unterredung unterbrochen und er in die Herberge zurückgeführt werden mußte[91].

Am Abend der Feier der hl. Apostel (29. Juni?) saß der Gesandte, wie alle damals in Konstantinopel verweilenden Gesandten, noch einmal dem Protokoll gemäß am Tisch des Kaisers. Dort mußte er eine neue «Beleidigung» hinnehmen. Er wurde nach dem bulgarischen Gesandten rangiert, weswegen er verärgert die Tafel verlassen wollte[92].

88. Liutprandi Legatio, c. 3-12, S. 526ff.
89. Ebda., c. 13-14, S. 536ff.
90. Ostrogorsky, Geschichte, S. 241.
91. Liutprandi Legatio, c. 15-19, S. 538ff.
92. Ebda., c. 19-20, S. 540ff.

Acht Tage nachher (7. Juli) aß er gemeinsam mit mehreren Bischöfen und mit dem Patriarchen noch einmal an der kaiserlichen Tafel[93]. Nachdem drei (?) Wochen vergangen waren, lud der Kaiser Liutprand dann zum Palast von Pegai ein. Die Diskussion drehte sich wieder um die Usurpation des Kaisertitels und die Inbesitznahme italienischer Fürstentümer von seiten Ottos. Gleich darauf fand sich der Gesandte im Beisein des Kaisers und seines sehr alten Vaters zur Tafel ein. Anschließend kehrte er in seine Herberge zurück. Dort blieb er bis zum 20. Juli, ohne daß er währenddessen den Kaiser zu sehen bekam. An diesem Tag, einem Montag, erfolgte eine neue Einladung an des Kaisers Tafel, wo dieser unter Eid versicherte, ihm die Erlaubnis zur Abreise mit seinen Schiffen bald zu erteilen[94].

Vom 20. bis zum 24. Juli soll Liutprand nichts zu seinem Unterhalt vom Kaiser erhalten haben. Am 22. Juli verließ Nikephoros Konstantinopel, um an der Spitze seines Heeres gegen die Araber (Assyrer) zu ziehen. Aus der Fortsetzung des Berichts erfahren wir, daß der Zug unterwegs unterbrochen worden und der Kaiser in die Hauptstadt zurückgekehrt sei. Am 23. Juli ließ der Logothet Leon Liutprand zu sich rufen. Bei der Unterredung erinnerte ihn der Gesandte an das kaiserliche Versprechen, man werde ihn mit den Schiffen bis zum Hafen von Ancona bringen. Der Logothet bestätigte das und präsizierte, dafür würde der Drungarios der Flotte sorgen. Am 25. Juli (Samstag) kam Liutprand zum Palast von Bryas (18 km von Konstantinopel entfernt). Nun versuchte der Kaiser Liutprand dafür zu gewinnen, daß er seinen Herrn beeinflußte, daß letzterer beim geplanten byzantinischen Angriff gegen die abtrünnigen Fürsten von Capua und Benevent diesen keinen Beistand leiste. Als

93. Ebda., c. 21-24, S. 542ff.
94. Ebda., c. 25-33, S. 546ff.

Liutprand dies ablehnte, wurde er vom aufgebrachten Kaiser entlassen, aber schon bald darauf durch den Dolmetscher wieder zu Tisch eingeladen. Dort saßen schon Romuald, der Bruder des Pandolf, des Dux von Salerno, und Byzantios aus Bari, die während der Mahlzeit in Schmähungen gegen Otto I. ausbrachen. Am nächsten Tag nahm der Kaiser seinen Gast zu einer Besichtigung der kaiserlichen Tiergärten mit, die voller Wildesel und Rehe waren[95].

Am 27. Juli erhielt er zu Bryas die vom Kaiser selbst unterzeichnete Erlaubnis abzureisen (licentia abeundi). Nach Konstantinopel zurückgekommen, erfuhr er jedoch vom Eunuchen Christophoros, er könne nicht abreisen, da die Ungarn den Landweg, die Sarazenen den Seeweg versperrt hätten. Liutprand hielt die Rechtfertigung der Verzögerung für einen billigen Vorwand, doch läßt sich sein Standpunkt nicht bestätigen. Nach der Rückkehr aus dem Bryaspalast wurden die Ausgänge der Herberge mit Schildwachen besetzt; nur der Koch durfte zum Einkaufen zum Markt ausgehen, wobei er jedoch, als der griechischen Sprache unkundig, große Schwierigkeiten hatte, sich mit den Verkäufern zu verständigen. Um Almosen bittende Lateiner hätte man vor dem Haus ergriffen, geschlagen und eingesperrt. Auch den italienischen Freunden Liutprands war der Zugang untersagt; der Mann, der in ihrem Auftrag etwas Gewürz, Brot, Obst und Wein überbrachte, soll von den Wächtern gnadenlos verprügelt und zurückgesandt worden sein, nachdem alles auf den Boden geworfen wurde[96].

Am 15. August kamen auf dem Seeweg Legaten des Papstes Johannes (965-972) mit der Bittschrift nach Konstantinopel, der griechische Kaiser möge mit dem Kaiser Otto I. Schwägerschaft und Freundschaft schließen! Das Beglaubi-

95. Ebda., c. 36-38, S. 554ff.
96. Ebda., c. 46, S. 564ff.

gungsschreiben wurde in Konstantinopel als unerhörte Frechheit empfunden, welche mit Tod oder Auspeitschen hätte bestraft werden müssen; so wurden die Gesandten ohne weiteres ins Gefängnis geworfen. Das päpstliche Schreiben wurde mit einem Boten nach Mesopotamien geschickt, von wo er erst am 12. September mit einer Antwort zurückkam[97].

Liutprand blieb bis zum 17. 9. 968 unter Gewahrsam. An diesem Tag wurde er vor Christophoros vorgelassen. Zum Wort kam wieder die Sache mit der nach byzantinischer Auffassung frechen Aufschrift des päpstlichen Schreibens, und er versprach, er werde dafür sorgen, daß zukünfig die päpstlichen Briefe an die Adresse des Kaisers der Römer gerichtet werden, womit sich die byzantinischen Behörden zufrieden erklärten. Aber entlassen wurde er erst, nachdem sein Gepäck trotz der Proteste des Gesandten auf κεκωλυμένα untersucht und ihm fünf Purpurmäntel gegen Erstattung des Kaufpreises weggenommen worden waren[98].

Liutprand verließ, nach 4monatigem Aufenthalt in Konstantinopel, am 2. Oktober 968 um vier Uhr nachmittags die Hauptstadt. Die Behörden gaben ihm zwei Briefe mit, einen goldbesiegelten für Otto I. und einen silberbesiegelten für den Papst Johannes, außerdem Pferde für jeden Mann der Gesandtschaft, aber keine für das Gepäck. So mußte Liutprand seinem Führer (διασώστης) Michael, einem einfältigen Mann, 50 Goldstücke zum Lohn geben, offenbar für die Bereitstellung von Packtieren. Nachdem sich Menschen und Tiere eingeschifft hatten, begann die Rückreise. Wo die Seefahrt beendet wurde und welchem Itinerar der Gesandte folgte, ergibt sich aus dem Text nicht, aber immerhin zeigt seine Angabe, er sei in 49 Tagen mit dem Esel, zu Fuß, zu

97. Ebda., c. 47-49, S. 566ff.
98. Ebda., c. 50-55, S. 568ff.

Pferde nach Naupaktos gelangt[99], daß zumindest ein Teil der Strecke Konstantinopel-Naupaktos auf dem Landweg zurückgelegt wurde. Am 20. November langte die Reisegesellschaft in Naupaktos an.

Der Führer mit der Tierkarawane verließ dort die Gesandten, um die Rückreise anzutreten, nachdem er sie auf zwei kleine Boote verladen und zwei Eilboten (μανδάτορες) anvertraut hatte. Liutprand und seine (oder einige seiner) Begleiter mußten entlang der Küste bis zum Ophidares-Fluß wandern, da es angeblich nicht genug Raum auf den kleinen Schiffen gab[100]. Weil die Eilboten keine schriftliche Erlaubnis (ἐντολή) hatten, von den Einwohnern den nötigen Proviant zu beziehen, kam das Gefolge nur schwer mit der Verpflegung aus.

An der Mündung des Ophidares/Phidares blieben sie wegen eines tobenden Sturmes bis zum zweiten Dezember. An diesem Tag segelten die Schiffe ab, allerdings ohne die Schiffer, die sich in der Zwischenzeit aus dem Staub gemacht hatten. An der Mündung des Acheloos vorbei erreichte Liutprand mit seinen 25 Reisegefährten und den zwei byzantinischen Eilboten am 6. Dezember das Kap Leukatas, die berühmte Südspitze der Insel Leukas, wo sie vom Stadtbischof aufgenommen wurden (Distanz: 140 Meilen). Vier Tage (14. - 18. Dezember 968) dauerte die Fahrt bis Korfu. Daß diese Winterfahrt insgesamt bequem und ungefährlich verlief, legt die Vermutung nahe, daß es unter den 25 Mitgliedern der

99. Ebda., c. 58, S. 578.

100. Die Aufnahmefähigkeit beider Navicula belief sich, wie aus der Schilderung der Fahrt zwischen Naupaktos und Kerkyra hervorgeht, auf 28 Leute. Hinsichtlich der Größe ist jedes von diesen kleinen Schiffen mit dem von Michael Psellos, Scripta min. (= Epp., Nr. 13), S. 15ff., erwähnten πορθμεῖον zu vergleichen, an dessen Bord es Raum für drei Seeleute und 13 Passagiere gab.

Legation seeerfahrene Leute (vielleicht Venezianer) gab, die die Führung der Schiffe nach dem Abzug der griechischen Schiffer problemlos übernehmen konnten. Auf Korfu wurde die Gesandtschaft vom Strategen Michael empfangen und zwanzig Tage lang bewirtet. Seinem Gastherrn schenkte der Gesandte ein kostbares Gewand. Aus der Angabe Liutprands, er hätte den Sohn Michaels auf der Fahrt nach Konstantinopel mit einem vergoldeten Schilde beschenkt, ergibt sich, daß der Gesandte auf der Hinreise dem gleichen Seeweg wie auf der Rückreise gefolgt war. Daraufhin wurden die Italiener an den Oberkämmerer Leon weitergeleitet. Dieser erhielt vom Gesandten einen kostbaren Teppich, und doch durchforschte er noch einmal das Gepäck der Gäste, ehe er die Gesandtschaft einem Schiffsreeder überließ, mit dem Auftrag, sie nach Italien zu bringen, und nicht wie Liutprand behauptet, jenseits des akrokeraunischen Vorgebirges ans Land zu setzen und dem Hungertode preiszugeben. Die Abreise fand am 7. Januar 969 statt[101]; das Handelsschiff, dessen Kapitän wahrscheinlich ein Kerkyräer war, lief am 10. Januar 969 Ancona oder Otranto an[102]. Die ganze Reise dauerte ca. 3 Monate und eine Woche, vom 2. 10. 968 bis 10. 1. 969[103].

4. 2. *Arabische Itinerare und die Staatspost in Kleinasien im 9. und im 10. Jh.*

Für die Erforschung der Institution der byzantinischen Staatspost, der kleinasiatischen Routen und der verschiedenen Anlässe, aus denen die Bürger des Kalifats Byzanz aufsuchten, liefern die Itinerare arabischer geographischer Wer-

101. Liutprandi Legatio, c. 59-65, S. 578ff.

102. Ebda., c. 35, S. 554 (Ancona); c. 58, S. 579 (Otranto).

103. Pertusi, Irradiazione, S. 84.

ke, die sich zumeist auf bestimmte Reisen beziehen, wertvolle Informationen.

1. Informationen über die Heerstraße, die über Ankyra an die Ostgrenze führte, liefert Ibn Hauqal, indem er wortgetreu die Erzählung einer nicht genannten Person an Abul-Husain Muhammad ibn Abd al-Wahhab Tell-Muzani wiedergibt, einen Mann, der über hundert Jahre alt und sehr scharfsinnig und kultiviert war. Gegenstand der Erzählung ist eine unter dem Schutz der byzantinischen Regierung unternommene Reise durch Anatolien. Der Bericht lautet wie folgt:

«Ich wurde durch die kaiserliche Post von Kamachos, einer byzantinischen Stadt, die eine große Bedeutung hatte und sehr reich war, nach Konstantinopel befördert. Es handelte sich um 186 Poststationen. [Nachdem ich von Konstantinopel aufgebrochen war und diese Stadt verlassen hatte, kehrte ich über die Straße von Ankyra, einer ruinierten Großstadt, zurück, und kam nach 108 Poststationen in Melitene an]. Zu Beginn also hatten wir von Kamachos bis Sarukha (Σαρıχᾶ) (heute Çukur, 49 km nordnordöstlich von Kaisareia[104]) zwei Tagesreisen, dann zwei weitere Tagesreisen bis zur Stadt von Charsianon (vermutlich am Ostrand des Plateaus zwischen Kaisareia und dem Halys)[105] gebraucht. Ich ging durch gut bewohnte Städte, deren Namen ich nicht kannte, bis nach Saghira (?), das sich am Halysfluß (richtiger am Sangariosfluß[106]) befindet. Diesen überquerten wir mit Barken und befuhren einen See[107] in einer Strecke von sechs Parasangen[108]. Darauf reisten wir auf Reittieren im Lauf einer

104. TIB 2, S. 281.

105. Ebda., S. 163.

106. Vgl. Honigmann, Charsianon Kastron, S. 157.

107. Der See hieß Boane oder Sophon bzw. lacus Sunonensis (richtiger Suphonensis) und lag am gleichnamigen Berg; vgl. hierzu, Tomaschek, Kleinasien, S. 7; Şahin, Studien, S. 126f.

108. Vgl. Marquart, Streifzüge, S. 239 (1 Farsang/Parasange = 3

Tagesreise bis zu einer Stadt, die Nikomedeia hieß. Von da fuhren wir zwei Tage lang auf dem Meer und kamen in einer Stadt an, die man Chalkedon nannte. Dort verbrachten wir die Nacht und bei Tagesanbruch ließ man uns einschiffen; wir gelangten nach Konstantinopel, nachdem wir die Meerengen überquert hatten, und kamen dort am Vormittag an. Bei diesen (d.h. den Byzantinern) beträgt die Distanz der Poststationen eine Parasange (= 6 km) ... Man ließ uns an jedem Tag 15 bis 20 Poststationen marschieren, so daß wir in etwa zehnTagen, seitdem wir Kamachos verlassen hatten, in Konstantinopel ankamen ... [Ich selber weiß, daß es zwischen Kamachos und Melitene 10, zwischen Melitene und Ankyra 20[109] und von hier bis nach Konstantinopel 10 Tagesreisen sind. Das macht insgesamt 40 Reisetage]»[110].

Es handelt sich offensichtlich um zwei verschiedene Itinerare: Auf der Hinreise folgte das Gefolge einem «nicht mehr rekonstruierbaren» Weg[111], indem es von Kamachos am Euphrat über Sarukha, Charsianon und Saghira am Fluß Sangarios (wahrscheinlich die Burg Sangaros/Tarsia) nach Nikomedeia gelangte. Von dort erreichte es sodann auf Schiffen Chalkedon, wo man übernachtete. Am nächsten Morgen gelangte die Gesellschaft nach Überquerung der Meerengen

arabische Meilen), S. 224 (1 Meile = 1 ¹/₃ römische Meilen); demnach war die Strecke (von Saghira bis Nikomedeia) ca. 36 km lang.

109. Hild, Straßensystem, S. 142, zieht anhand einer Stelle bei Attaleiates den Schluß, daß der Weg Kamachos - Melitene schwer passierbar gewesen wäre, weshalb er in 10 Tagen bewältigt wurde, während die viermal so lange Strecke Melitene - Ankyra in nur 20 Tagen zurückgelegt werden konnte.

110. Ibn Hauqal 195, franz. Übers. v. J. H. Kramers - G. Wiet, I, S. 190f.; vgl. Hild, Straßensystem, S. 104. Die beiden eckig angeklammerten Textabschnitte beziehen sich offensichtlich auf die Rückreise.

111. TIB 2, S. 281.

nach Konstantinopel. Wegen des intensiven Marschtempos wurde die Gesamtstrecke, die sich grob gerechnet auf 186 Poststationen x 6 km = ca. 1100 km belief, in 10 Tagen zurückgelegt. Demnach lag die Tagesleistung der Gesellschaft bei ca. 110 km. Dies wird durch die Textangabe bestätigt, nämlich daß die Gesellschaft alltäglich 15 bis 20 Poststationen zurückgelegt habe, woraus man zum gleichen Schluß gelangt: die Tagesleistung lag zwischen 90 und 120 km. Die relativ kleine Entfernung der Stationen zueinander ist ein Indiz für die große Dichte des byzantinischen Postdienstnetzes. Ohne diese Voraussetzung und ohne die Rast- und Versorgungsmöglichkeiten, die in jeder Station vorhanden waren, wären die bei den oben beschriebenen Reisen erreichten Tagesleistungen undenkbar[112]. Die Rückreise nach Melitene erfolgte wohl auf der südlicher gelegenen Heerstraße. Wahrscheinlich nur auf ihrem letzten Abschnitt (Ankyra - Melitene) zählte der Berichterstatter 108 Poststationen (108 x 6 = 648 km), was mit den Entfernungsangaben des spätrömischen Itinerarium Antonini (426 römische Meilen = 639 km)[113] recht gut übereinstimmt. Der Erzähler berechnet die Reisedauer auf der Strecke Kamachos, Melitene, Ankyra, Konstantinopel mit 40 Reisetagen, die Reisedauer von Melitene bis Konstantinopel belief sich auf 30 Tage, wobei nicht klar ist, ob es sich um die wirkliche Rückreisezeit oder um eine normale Reisezeit handelt. In jedem Fall war die Hinreiseschnelligkeit erheblich größer als die durchschnittliche Tagesleistung der normalen Reisenden, d.h. all derjenigen, die keine Post benützen konnten[114].

112. Vgl. Miquel, Géographie 2, S. 446.

113. Itin. Anton. Aug. (S. 29), 205, 7-8: Item ab Ancyra per Nisam Caesaream m. p. CXCVIII; 210, 5: Item a Caesarea Melitena m. p. CCXXVIII.

114. Daß die Staatspost im 9. und 10. Jh. auf den Hauptrouten

Das Itinerar bei Ibn Hauqal fällt in der Anfangsstrecke mit dem Anfang eines Itinerars bei Idrisi zusammen, der als Quelle vielleicht eine ausführliche Redaktion des Werkes von Ibn Hurdadbih benutzt hat, weshalb es einige Zwischenstationen nennt, die bei Ibn Hurdadbih fehlen: Ein Reisetag von Kamachos am Euphrat bis Bâdhalû, zwei Reisetage bis Sarukha/Saricha, ein Reisetag bis Nahr Samu bei Qeimas am Halys, ein Reisetag nach Überschreitung des Halys auf einer großen Brücke bis Charsana (Stadt und Festung)[115].

Die Informationen über die Funktion der Staatspost auf

Kappadokiens bestand, läßt sich durch byzantinische Quellen bestätigen. Bei seiner Flucht von Konstantinopel über Pylai und die militärische Straße bis zu den Engpässen Syriens im Jahre 834 versäumte es der Stratege Manuel nicht, von den öffentlichen Wagen oder Reittieren (δημίοις ὀχήμασι) Gebrauch zu machen; wahrscheinlich versuchte er, die Verfolgung zu erschweren, indem er nach einer bewährten Methode den Pferden an jeder Poststation die Sehnen durchschnitt (TheophCont, S. 632, 9-14). Auf diese Weise verfuhr auch Samonas bei seiner berühmten Flucht im Jahre 904. Der Eunuch folgte entweder der mit Aplekta versehenen Heerstraße Malagina-Dorylaion, um sich dann südostwärts zu wenden, oder der Straße Ankyra-Kaisareia-Tzamandos-Melitene. Bei Überschreitung des Halys wurde Samonas vorübergehend festgenommen; seine endgültige Festnahme erfolgte im Kloster des Timios Stauros bei Siricha (vgl. Ramsay, Asia Minor, S. 199f.; Jenkins, Samonas, S. 227, Anm. 64; Ahrweiler, Timios Stauros, S. 11, 15; TIB 2, S. 281); bei der Flucht des nach Amaseia verbannten Dux Bardas, eines Neffen des ermordeten Kaisers Nikephoros Phokas (Spätjahr 970/Frühjahr 971), gelangten Bardas und seine Mitarbeiter auf bereitgestellten Pferden, die unterwegs gewechselt werden konnten, nach Kaisareia, der «Hochburg der Phokas», in Kappadokien. Die Stelle belegt indirekt, daß zu dieser Zeit eine regelmäßige Verbindung des byzantinischen Postdienstes zwischen Amaseia und Kaisareia mit Wechselstationen, wahrscheinlich in Zela, Sebastupolis und Sebasteia, bestand (Leo Diac., S. 112ff.).

115. Honigmann, Charsianon Kastron., S. 151ff.; vgl. Canard, H'amdanides, S. 251f.

der Heerstraße lassen sich durch byzantinische Quellen bestätigen. An dieser Straße lagen folgende stark befestigte Burgen, die als Sammelpunkte des byzantinischen Heeres (ἄπληκτα) fungierten: Malagina, Dorylaion, Kaborkin und Koloneia. In Koloneia zweigte die Heerstraße nach Kaisareia - Tarsos ab. Als konkrete Beispiele seien an dieser Stelle einige Itinerare byzantinischer Heere erwähnt: der Feldzug des Herakleios zur Rückeroberung Antiocheias (Herbst 613) fand wahrscheinlich auf der Straße über Pylai, Nikaia und Kaisareia statt, obwohl er sein Ziel durch den Podandospaß in Kilikien schneller hätte erreichen können[116]. Im Frühling 613 drang der Feldherr Philippikos über Kaisareia in Persarmenien ein[117]. Ein weiterer Zug des Herakleios (mit Frau Martina und seinen zwei Kindern) über Pylai, das auf dem Seeweg erreicht wurde, Nikomedeia und Kaisareia bis an die persische Front dauerte insgesamt 26 Tagesreisen (25. März - 20. April 623), wobei die Ankunft in Nikomedeia drei Tage nach dem Aufbruch erfolgte (am 28. März)[118]. Mit dieser Zeitangabe ist der Bericht des Theophanes zu vergleichen, Konstantin V. habe die Strecke Thema Armeniakon (wahrscheinlich Amaseia) - Konstantinopel in ca. 28 Tagen zurückgelegt (26. Mai - 24. Juni 793)[119]. Auf dem Weg über Kaisareia erfolgte der Kriegszug, der Basileios I. nach Überschreitung der Flüsse Onopniktes und Saros über Kukusos, Kallipolis, Padasia nach Nordsyrien (Germanikeia) führte. Nach Konstantinopel kehrte das Heer über Adata, Kaisareia und Medaion zurück (878)[120]. Weiter nördlich lagen die

116. Stratos, Campagne, S. 71.
117. Ebda., S. 68ff.1
118. Ševčenko, Constantinople, S. 722; Speck, Dossier, S. 103ff.
119. Theoph., AM 6285, S. 469.
120. TheophCont, S. 278-284; vgl. Ostrogorsky, Geschichte, S. 197f.; Hild, Straßensystem, S. 127f. (mit Karte).

Aplekta Tephrike, Bathyryax und Dazimon (im Gebiet von Pontos). Bei den Expeditionen, die unter Basileios I. gegen Tephrike unternommen wurden, benutzte man als Stützpunkt die Festung von Bathyryax[121].

Neben den «Aplekta», die als Eckpfeile des in der mittelbyzantinischen Epoche nach dem justinianischen Konzept reformierten Systems der Staatspost dienten, lassen sich auch diejenigen Städte oder Ortschaften als wichtige Stationen identifizieren, wo staatliche Herbergen («ξενοδοχεῖα») zur Aufnahme reisender Staatsbeamter, die Verbannte oder Gesandte begleiteten, bezeugt sind. Aus dem ausgehenden 8. Jh. ist der Xenodochos in Lopadion[122], aus dem 10. Jh. sind die Xenodochoi (vom Staat besoldete Beamte) in Sangaros (= Angaros/Engurë bei Helenopolis[123] oder «der dritte Übergangsort von der Küste nach Byzanz», wie es von Mas'udi genannt wird, wahrscheinlich am Golf von Kios[124]), Pylai und Nikomedeia bekannt[125]. Im Xenodocheion, das im Gebiet der Ländereien der mächtigen Familie von Maleinoi (ungefähr in Klaudiupolis) lag, wurden die offiziell Reisenden von Pontos und Armenien aufgenommen[126].

Als Augangspunkt der Heerstraße diente neben Pylai Chalkedon. Dort residierte im 9. Jh. der Komes Kyros, der als Staatspostaufseher (τοῦ τῶν δημοσίων ἱπποστασίων δρό-

121. Huxley, List, S. 87ff.; Konst. Porph., Tres Tractatus, (A) 1-14, S. 81; ebda., S. 155ff. (Kommentar).
122. Theod. Studitae Epp., Nr. 3, S. 14: Ἐκ τῶνδε κατεπαύσαμεν ἐν τῷ Λουπαδίῳ, φιλοφρόνως συμπαθηθέντες παρὰ τοῦ ξενοδοχοῦντος, χρησάμενοί τε καὶ λουτρῷ...; vgl. Hasluck, Cyzicus, S. 78, 84f.
123. Vgl. Tomaschek, Kleinasien, S. 10; Lefort, Communications, S. 211, Amm. 20.
124. Vgl. Marquart, Streifzüge, S. 211, Amm. 2; Miquel, Géographie 2, S. 414.
125. De cer. I, S. 720.
126. Honigmann, Un itinéraire arabe, S. 268.

μου τυγχάνων ἐπόπτης τῆς κατὰ τὴν Χαλκηδόνα βασιλικῆς λεωφόρου) fungierte[127]. Die Titulatur des Offiziers zeigt, daß die Stationen u.a. Pferdeställe umfaßten. Die Route Nikaia- Helenopolis bzw. Pylai bis Dakibyza (auf dem See- oder auf dem Landweg über Nikomedeia) - Chalkedon scheint eine der Strecken gewesen zu sein, auf der die Staatspost über das 7. Jh. hinaus ununterbrochen fungieren konnte. Prokop behauptet, Kaiser Justinian I. habe den Postdienst auf dem Landweg von Chalkedon bis Dakibyza vorübergehend abgeschafft, da die Aufrechterhaltung der Staatspost auf dieser Strecke mit großem Geldaufwand verbunden war[128]. Im 10. Jh. benützte das Heer bei den Feldzügen des Kaisers nach Kleinasien den Seeweg am Leukates vorbei oder den Landweg bis Pylai, während sich der Kaiser mit zahlreichem Gefolge auf dem kaiserlichen Jachtschiff dorthin begab[129]. Von dort aus erfolgte der gemeinsame Aufbruch an die Ostfront. Aus diesem Grund nannte man diese Straße «kaiserliche Straße».

Laut Psellos stand das Staatspostwesen um die Mitte des 11. Jh.s sowohl im Osten als auch im Westen des Reiches in voller Blüte. Die Post umfaßte viele Rast- und mehrere Pferdewechselstationen; jede von ihnen war mit vier oder sechs jungen und kräftigen, kurzschwänzigen (kontura) Pferden versehen[130]. Die Kosten für die Unterhaltung der Stationen und die Bedienung der Tiere trugen die sog. Exkussatoi des Dromos, wahrscheinlich Großgrundbesitzer, die dafür volle Steuerfreiheit genossen[131].

127. Vita Lucae Stylitae, c. 26, S. 42f.
128. Prokop, Anekdota, V 8, S. 250.
129. Konst. Porph., Tres Tractatus, (C) 312-331, S. 114; (C) 631-638, S. 134.
130. Psellos, Λόγοι, S. 532f.
131. Lemerle, Agrarian History, S. 175f., Anm. 1.

2. Die bei Ibn Hauqal angegebenen Wegverbindungen über Kappadokien und Pontos sind mit zwei Itineraren Muqaddasis zu vergleichen. Das erste nimmt seinen Ausgang in Amida und führt über Melitene, Ankyra und Nikomedeia nach Konstantinopel. ~~Im einzelnen~~ sind die Etappen dieses Itinerars folgende: Amida, Tall Hur (= Hauran?), Malikyan, Tabus, Simsat (Haraba in der Nähe von Nagaran), die Festung H'isn Ziyâd (Kharpût), Koloneia[132], Melitene, Arqa[133], as-Safsaf, «Weidenbach» (im Gebiet des Oberlaufes des Sögütlü)[134], Aromane[135]. Alle diese Stationen sind jeweils einen Reisetag voneinander entfernt. Von Aromane brauchte man zwei Reisetage bis Tzamandos[136] und von dort einen Reisetag bis zur Ebene von Kaisareia. Ankyra wurde von Kaisareia in vier langen Reisetagen erreicht, worauf man in drei Reisetagen zur Sangarios-Brücke im Land der Maleinoi kam. Von Sangarios war Nikomedeia einen Reisetag entfernt, und von dort wiederum war die Ortschaft Mal'ab al-Malik (= «Kaiserszirkus») einen Reisetag entfernt. Die Route führte schließlich jeweils in einem Reisetag zur Stadt Charax, ein Emporeion am Nordufer des Golfes von Nikomedeia[137], und auf dem Seeweg nach Konstantinopel[138].

3. Das zweite Itinerar verlief nördlicher als das erste über folgende Stationen: Mayafariqin/Martyropolis - Mus (vier Tagesreisen) - F-h-d (= Oghnut/'Ολνούτιν) (ein Reisetag) -

132. Koloneia war laut einem weiteren arabischen Itinerar die sechzigste Station einer Route, die von Konstantinopel ostwärts ging; vgl. Bryer, Pontos I, S. 21, Anm. 36.
133. Hild, Straßensystem, S. 99.
134. Ebda., S. 98.
135. Ebda., S. 92f.
136. Ebda., S. 90.
137. Ruge, «Charax», Sp. 2121.
138. Honigmann, Un itinéraire arabe, S. 270.

«Kupferzahn» (in der Gegend von Simhaç, 18 km östlich bzw. nordöstlich von Oghnut zu lokalisieren) (ein Reisetag) - Samuqmus (= Keltzene) (ein Reisetag) - Koloneia (zwei Reisetage) - Neokaisareia (vier Reisetage) - «Märtyrerpaß» (ein Reisetag) - al-Aflaghuniya, wahrscheinlich die Station Mirones Paphlagoniae (ein Reisetag) - Sunisa/Ἄννησα in Paphlagonien (ein Reisetag) -Pimolisa (ein Reisetag) - Region der Σουανῖται (ein Reisetag) - Dusiniya (Tosya?) (ein Reisetag) - Nahuriya (?) in der Nähe der Ruinen von Ilgaz oder derjenigen von Karagaviran (ein Reisetag) - Qatabuli (= Krateia [Flaviu]polis) (ein Reisetag) - Domänen von Μαλεῖνοι (zwei Reisetage)- «See mit dem süßen Wasser»[139] (ein Reisetag) - Kastell des Sangaros, vielleicht Tarsos (Terzi Yeri) in der fruchtbaren Edene von Tarsia (ein Reisetag)[140]. Der letzte Streckenabschnitt fällt teilweise mit der hypothetischen Route zusammen, die der Mönch Ignatios zwischen 833 und 836 in vier Tagesreisen zurücklegte: Katesia (vermutlich bei Daphnusia) - [Unterlauf des Sangarios - Nikomedeia-] Konstantinopel (Entfernung: ca. 200 km; Tagesleistung: ca. 50 km)[141].

4. Eine der wichtigsten Verkehrsadern Kleinasiens, auf der im 9. und 10. Jh. die verschiedenen Büros des Logotheten des Dromos Dienste versahen, erreichte von Konstantinopel aus über Bithynien, Phrygien, Pisidien und Pamphylien die berühmte Hauptstadt der Kibyrrhaioten, Attaleia. Diese Verbindung ist u.a. durch den viel diskutierten Reisebericht des Harun-ibn-Yahya bezeugt, den Ibn Rosteh in seinem «Buch

139. Daß es sich dabei um den nur einmal belegten See Daphnusis in der Nähe eines (nicht existierenden) bithynischen (!) Olympos handle, ist wohl ein Irrtum, wie Robert, Asie Mineure, S. 55f., überzeugend gezeigt hat.

140. Honigmann, Un itinéraire arabe, S. 262ff., 271; vgl. Miquel, Géographie 2, S. 414ff., Anm. 6; Foss, Malagina, S. 181f.

141. Vita Nicetae patricii, c. 15, S. 337, 319 Anm. 66, 323.

der kostbaren Dinge» aufgenommen hat. Nach Ansicht von Vasiliev ist der Bericht um 880-890 zu datieren, Canard datiert ihn auf Anfang des 10. Jh.s und Ostrogorsky um 912-913[142]. Marquart hat angenommen, daß die überlieferte Textreihenfolge stark gestört ~~sei, und~~ daher den Passus folgenderweise wiederhergestellt: «Es erzählt Harun-ibn-Yahya, daß er gefangengenommen und zur See auf Schiffen von Askalon nach Konstantinopel gebracht worden sei. Sie fuhren zuerst drei Tage, bis sie eine Stadt erreichten, die Attaleia heißt. Das ist eine Stadt am Gestade des Mittelmeeres ... Darauf wurden sie von da auf Postpferde gesetzt (und ritten) eine Strecke von drei Tagesreisen über Berge, Täler und Saatfelder ..., bis sie nach (weiteren) drei Tagen zu einer Stadt namens Sanqara kamen. Das ist eine kleine Stadt in einer kahlen Ebene. (Der Berichterstatter fährt selbst fort): 'Dann zogen wir zu Fuß weiter und marschierten durch die Ebene, wobei wir zur Rechten und zur Linken Dörfer der Römer hatten, bis wir mit ihnen zu einer Stadt gelangten, die Niqja heißt, einer großen menschenreichen Stadt, dann von hier zum Meere im Verlauf von zwei Tagen. Dann schifften wir uns ein und fuhren einen Tag lang, bis wir die Stadt Konstantinopel erreichten'»[143]. Demnach würde Sanqara mit Leukai (etwa 25 km östlich von Nikaia) und Niqja mit Nikaia zusammenfallen[144]. Marquart nimmt in der Lücke vor San-

142. Zum umstrittenen Datierungsproblem, vgl. Vasiliev, Description, S. 149ff.; Ostrogorsky, Reisebericht, S. 251ff.; Miquel, Géographie 1, XXII.

143. Marquart, Streifzüge, S. 208-212 (dt. Übers.); vgl. Vasiliev, Description, S. 154 (engl. Übers.), Vasiliev, Byz. Arabes II/2, S. 382f. (franz. Übers.).

144. Bei der Rekonstruktion des Itinerars bereitet die Identifizierung der Stadt Niqja die größten Probleme. Vasiliev, Description, S. 154, erkannte in diesem Namen die Stadt Ikonion (Konya), die sich jedoch nicht an der Straße Attaleia-Konstantinopel befand, und Ca-

qara eine große Stadt an, die er mit Kotyaeion gleichsetz. Legt man die schematische Übersicht der byzantinischen Verkehrsverbindungen in Phrygien und Pisidien zugrunde, käme man etwa auf Synada oder Akroinon, die ungefähr in der Mitte der Strecke Attaleia - Leukai liegen[145]. Die Gefangenen werden dann der Straße über Sarapta, Apameia, Synada, Akroinon, Nakoleia bzw. Eumeneia, Akmonia, Kotyaeion, Dorylaion, Leukai und Nikaia gefolgt sein. Die Überfahrt nach Konstantinopel dürfte entweder von Pylai oder von Prainetos erfolgt sein, da beide Häfen von Nikaia aus leicht zu erreichen waren[146].

Die gesamte Reisedauer betrug also neun Tage. Dies ist bestätigt von Ibn Hauqal, der die Distanz zwischen Attaleia und Konstantinopel zu Lande mit acht Reisetagen, zu Meere mit 15 Fahrttagen angibt[147]. Diese Dauerzeit (neun Tage) wird im einzelnen unterschiedlich verteilt. Nach der Textrekonstruktion von Marquart: Attaleia-Kotyaeion 3 Tage, von hier bis Sangaros 3 Tage und von dort über Nikaia bis zum Meer 2 Tage[148]. Nach Vasiliev: Attaleia-Ikonion 3 Tage, von dort nach Sangaros 3 Tage; dann bis zur Küste, wahrscheinlich bei Pylai oder Prainetos, 2 Tage (zu Fuß) und von dort auf dem Seeweg nach Konstantinopel 1 Tag[149]. Nach Canard:

---

nard die Stadt Nakoleia (vgl. Vasiliev, Byz. Arabes II/2, S. 434); vgl. jedoch Miquel, Géographie 2, S. 414ff., Anm. 6.

145. TIB 7, S. 140.

146. Marquart, Streifzüge, S. 211f.

147. Ebda, S. 209; vgl. Vasiliev, Byz. Arabes II/2, S. 383, Anm. 5.

148. Marquart, Streifzüge, S. 211f.

149. Vasiliev, Description, S. 154, Anm. 30; die Reisedauer auf der Wegverbindung Attaleia-Ikonion gibt Idrisi im 12. Jh. mit 8 (1 Tag bis Kudrai, 1 Tag zur Mündung des 'Arûs, am Mittellauf des Eurymedon in der Gegend von Selge, 3 Tage über die pisidischen Oropeda nach Agrûsta, 1 Tag bis zum Fluß Kaluniya (?), im Gebiet von Mistheia, 1 Tag nach Amrûnî, 1 Tag bis Ikonion), Abû-l-fida mit 10 Tagen an;

Attaleia bis Nakoleia (südöstlich von Dorylaion) 3 Tage usw.[150].

5. Wie wertvoll die arabischen Autoren als Quellen für Itinerare im kleinasiatischen Raum sind, zeigt ein weiterer, auf eine Gesandtschaftsreise aus dem Jahre 721 bezogener Bericht Muqaddasis: «Ich habe es», schreibt Muqaddasi, «vom Juristen Abu 'Abd Allah Muhammad b. 'Umar al-Buhari erfahren, gemäß Abu Talib al-Yamani al-Hasan b. Yahya und seinem Vater Muhammad b. Sahl al-Hurasani, welcher Hisam b. Muhammad gelesen hatte, und Muhagid b. Yazid, der in eigener Person Halid al-Baridi am Tag begleitete, an dem er sich als Gesandter im Jahre 102 vor den Kaiser begab. «'Wir waren', erzählt Mugahid, 'an sich und insgesamt zwei Muslime. Wir kamen in Konstantinopel an, dann verließen wir es und reisten nach Amorion; von da erreichten wir nach vier Tagen Laodikeia Katakekaumene und daraufhin al-Hawiyya, in der Berggrube...'» Im weiteren Text wird die Besichtigung eines Höhlensystems mit Gräbern - in Verbindung mit der Siebenschläferlegende - in al-Hawiyya eingehend behandelt[151]. Der Ort lag «vielleicht in der Nähe von Ikonion»[152]. Unsere Quelle erlaubt eine für den diplomatischen Verkehr zwischen Byzantinern und Arabern wichtige Straße über Tarsos, die Kilikischen Pforten, Laodikeia Katakekaumene und Amorion nach Konstantinopel zu erkennen.

Diese für Muslime als auch für Christen berühmte Pilgerstätte besuchte um die Mitte des 9. Jh. der Astronom Muhammad b. Musa im Auftrag des Kalifen al-Wâthik (842-

---

vgl. hierzu, Tomaschek, Kleinasien, S. 54f.

150. Vasiliev, Byz. Arabes II/2, 434.

151. Al-Muqaddasi, franz. Übers. v. Miquel, S. 156ff.

152. Ebda., S. 282 (Index geographique, unter Hawiyya); TIB 4, S. 247.

847). Ibn Hurdadbih, der den Bericht des Musa in seinem Werk aufgenommen hat, betont, daß sich die Pilgerstätte der Siebenschläfer nicht in Ephesos, wie man behauptete, sondern im Distrikt Kharama zwischen Amorion und Nikaia befinde. Bei der Besichtigung der Grube untersuchte Musa die darin ausgestellten mumifizierten Leichen. Der Anfang seines Berichtes lautet wie folgt: «Der Gesandte des römischen Kaisers führte uns von der Grenze zunächst nach Koron (in Kappadokien). Wir setzten unsere Reise fort und kamen nach vier Tagen vor einen Hügel ... Ein unteririscher Gang, dessen Eingang sich dicht am Boden öffnete, führte uns zur Grube der Siebenschläfer...»[153]. Derselbe Autor erwähnt die Reise bzw. den Zug des Statthalters Aly ibn Yahya, «des Armeniers» (wahrscheinlich im Frühjahr 860), über den Paß von Karydion, die «Slavenburg», Podandos, Aquae Calidae, Lulon, Walia-See bis zur Schlucht, wo die Stätte der Siebenschläfer lag. Auf das Itinerar folgt die Erzählung der Besichtigung der Grube[154].

6. Eingehender wird die oben genannte Reisestrecke in einem Bericht von al-Garmi beschrieben, der sich im Werk Ibn-Hurdadbihs findet. Al-Garmi «hatte in den Grenzfestungen seinen Wohnsitz und kannte die Römer und ihr Land. Er hat Schriften über die Geschichte der Römer ... ihr Land, seine Straßen und Wege... verfaßt». Er befand sich unter den Kriegsgefangenen von Zapetra, die vom 16. bis zum 20. 9. 845 freigekauft wurden[155]. In diesem Bericht werden folgende Stationen genannt: Tarsos, Kilikische Pforten, Podandos, Aquae Calidae bei Lulon, Ikonion, al-Alamain, [Abrumasmana, «Tal der Nußbäume» oder «die Kreter», See des Basileios, as-Sind (?), Synada, Moghol (?)], Amorion, al-Ildj, Philomelion, Hebraike, Santabaris, Dorylaion, Malagina (= Pasalar?)[156], «die kaiserlichen Marställe», al-Ghabrâ (Eribolos oder Aer)[157], Hafenstadt von Nikaia, von wo aus das Gemüse nach Konstantinopel transportiert wurde, und die Meerenge[158]. Für den Teil zwischen al-Alamain und Amorion werden also zwei Varianten genannt. Der Weg Santabaris-Dorylaion verlief höchstwahrscheinlich über Nakoleia und Danus, wie einem anderen arabischen Itinerar von Podandos durch Kappadokien nach Nordwesten zu entnehmen ist[159]. Dieses Itinerar entspricht der Straße, die über Dorylaion, Amorion und Ikonion nach Herakleia führte[160].

7. Links von Danus zweigte eine Route ab, die über die Burg Balumyn, Kotyaeion und Ryndakos nach Abydos führte[161].

153. Ibn Hurdadbih, 106f., S. 78f.

154. Ebda., 110f., S. 82f.; Vasiliev, Byz. Arabes I, S. 237; vgl. Al-Biruni, S. 285f.

155. Vgl. Marquart, Streifzüge, S. 28f.; Vasiliev, Byz. Arabes I, S. 203; Miquel, Géographie 1, XVIII.

156. Marquart, Streifzüge, S. 212f.; Lefort, Communications, S. 218.

157. Marquart, Streifzüge, S. 212f.; Lefort, Communications, S. 217.

158. Ibn Hurdadbih, S. 73f.; das Itinerar wird «mit einigen graphischen Varianten bei Idrisi, S. 809, wiederholt»; vgl. TIB 7, S. 143, Anm. 27.

159. Ibn Hurdadbih, 102f., S. 74f.; vgl. Honigmann, Un itinéraire arabe, S. 261f.; TIB 7, S. 143, Anm. 27.

160. Hild, Straßensystem, S. 61.

161. Ibn Hurdadbih, 103, S. 75. Eine Verbindung über Kotyaeion benützte bald nach 880 der Ex-Stratege Leon Apostyppes, der, seines Postens enthoben, mit Hausarrest in seiner Geburtsstadt Kotyaeion bestraft worden war. Die Söhne Leons flüchteten, gleich nach einer Mordtat, die sie in Konstantinopel begangen hatten, wahrscheinlich über Prusa nach Kotyaeion, nahmen den Vater mit und zogen nach Syrien, das sie jedoch nicht erreichen konnten, da sie auf der militärischen Straße in Kappadokien vom Manglabiten Sartzapedon eingeholt und festgenommen wurden... (TheophCont, S. 306f.).

4. 3. *Der Handelsweg von den Warägern nach Byzanz*

Die um die Mitte des 9. Jh.s ins Blickfeld der Byzantiner getretenen Russen kamen erst später in Handelsbeziehungen mit dem Reich. § 8 des 911 abgeschlossenen Vertrags «regelt das Verfahren bei Schiffbruch, wobei Strandraub ausgeschaltet werden soll»[162]. Die Russen übernehmen die Pflicht, den «Ruderern» gestrandeter Schiffe Hilfe zu leisten, damit diese mit ihrem Kaufmannsgut beladen wieder auslaufen können. U. a. haben die Russen die Pflicht, das Schiff durch alle gefährlichen Stellen sicher zu geleiten. Wenn es wiederum durch widrigen Wind oder Sturm festgehalten wird, sollen die Russen die Mannschaften und das beladene Gut in Sicherheit bringen. Als Preis für den Loskauf Kriegsgefangener sieht der Vertrag eine hohe Summe von 20 Goldmünzen vor. Die Stelle läßt auf das Bestehen eines Handels mit Sklaven schließen, die von Rußland nach Byzanz importiert wurden.

Umfangreicher ist der Text des zweiten, im Jahre 944 abgeschlossenen Handelsvertrages. In der Intitulation sind 25 Gesandte und 28 Kaufleute der Russen genannt. Von den Kaufleuten tragen 26 skandinavische, einer einen estnischen und einer einen möglicherweise slavischen Namen. Als besonders wertvoll muß die Nachricht über die Anwesenheit zahlreicher Kaufleute in einer offiziellen Gesandtschaft eingeschätzt werden. Es handelt sich ohne Zweifel um eine ältere Gewohnheit, die leicht erklärbar ist. Die Kaufleute beherrschten oft mehrere Sprachen und kannten die Fernstraßen des Handels, so daß sie bei einer gefährlichen Fernreise als Führer dienen konnten. Außerdem war ihr Beisein bei Legationen, die u.a. wirtschaftliche Angelegenheiten

162. Hellmann, Handelsverträge, S. 649.

diskutieren und regeln sollten, unentbehrlich[163].

Kehren wir nun zum Inhalt des Vertrags zurück. Zu Anfang wird die Bedingung gestellt, daß die Gesandten und Kaufleute zukünftig nicht mehr mit Siegeln (die Gesandten mit goldenen, die Kaufleute mit silbernen), sondern mit Urkunden ausgestattet kommen dürfen. Diese Urkunden sollen die Bestätigung (und wohl Unterschrift und Siegel) des Kiever Großfürsten enthalten, daß bestimmte Leute mit bestimmten Waren im Namen des genannten Fürsten nach Byzanz kommen. Wer keine solche Urkunde vorweisen kann, soll auf der Stelle umgebracht werden[164]. Die eintreffenden Kaufleute und Gesandten sollen die Stadt Konstantinopel durch ein bestimmtes Tor in Begleitung eines kaiserlichen Beamten ohne Waffen und zu je 50 Mann betre-

163. Wie nahe der Eigenschaft des Gesandten jene des Händlers stand, zeigt die Heranziehung bekannter jüdischer Händler von mittelalterlichen Herrschern zu diplomatischen Diensten. Als Beispiele führe ich die Juden Jakob, Isaak und Salomon an. Jakob, der dem persischen diplomatischen Dienst angehörte, war des Griechischen mächtig, weshalb er um die Jahreswende 573/574 mit einem Brief des Großkönigs nach Konstantinopel entsandt wurde (vgl. Menander, Fr. 18, 1, S. 156: βασιλεὺς ὁ Περσῶν ὡς τὸν Ῥωμαίων αὐτοκράτορα στείλας Ἰάκωβον, ὃς τὰ Περσικὰ ῥήματα τῇ Ἑλληνίδι φωνῇ διασαφηνίζειν ἠπίστατο; dt. Übers. v. Doblhofer, S. 159). Was Nationalität und Beruf des genannten Unterhändlers betrifft, sind wir auf Spekulationen angewiesen. Wahrscheinlich war Jakob kein Grieche gewesen, wie Doblhofer glaubt, sondern er hatte die griechische Sprache als Zwischenhändler lernen können. Isaak wurde von Karl dem Großen der Gesandtschaft beigegeben, die 797 an den Kalifen Harun-al-Raschid abging und 802 zurückkehrte (vgl. Ohler, Reisen, S. 40, 85); Salomon, ein Eunuch, führte um 948-949 im Namen der byzantinischen Regierung Verhandlungen mit den Andalusiern und den Franken (vgl. Dölger, Regesten I, Nr. 657, 658, S. 82f.).

164. Hellmann, Handelsverträge, S. 651: «Dies bedeutet eine deutliche Verschärfung der Kontrolle, die auf die neuerrungene Machtstellung von Byzanz hinweist».

ten. Es soll ihnen als Residenz ein Quartier bei der Kirche des hl. Mamas zugewiesen werden. Sie dürfen unter der Aufsicht eines Beamten Handel treiben. Die Höhe der Entschädigung für jeden von den Russen entflohenen Sklaven wird auf zwei Segeltuchballen festgesetzt. Für ein seidenes Segeltuch dürfen die Russen nicht mehr als 50 Goldmünzen bezahlen. Jeder Segeltuchballen wird dem kaiserlichen Beauftragten vorgezeigt und bestempelt. Während des Aufenthalts, der auf jeden Fall vor Einbruch des Winters beendet werden muß, erhalten die Russen einen monatlichen Lohn und vor der Abreise Wegzehrung und alles, was ein Schiff benötigen kann.

Ganz neu ist die Bestimmung über den Schutz von Stadt und Land Cherson. § 8 verbietet den Russen, Cherson zu bekriegen und § 10 verbietet ebenfalls Angriffe gegen chersonitische Fischer, die die Russen in der Dnjeprmündung antreffen. Ebenfalls wird durch § 11 den Russen das Recht untersagt, an der Dnjeprmündung, in Beleoberez-e und beim Hagios Eleutherios zu überwintern. Im Bericht, der am Textende angeschlossen ist, heißt es, Igor und die Seinen hätten den Vertrag bekräftigt und darauf die griechischen Gesandten entlassen, nachdem ihnen Pelzwerk, Sklaven und Wachs mitgegeben worden waren. Auf der Rückreise folgten die griechischen Gesandten sowie die sie begleitenden Russen ohne Zweifel dem langen und gefährlichen «Fluß- und Seeweg von den Warägern zu den Griechen».

Die im DAI erhaltene wertvolle, weil rare Beschreibung der Reise der russischen Kaufleute nach Byzanz[165] stammt wahrscheinlich aus dem offiziellen, archivalisch festgehaltenen Augenzeugenbericht eines byzantinischen Kaufmanns oder Gesandten, der die Reise mitmachen konnte[166]. Der

165. DAI I, c. 9, 3-104, S. 56ff.; vgl. DAI II, S. 25ff. (Kommentar); vgl. dt. Übers. v. Dieterich, Quellen II, S. 101-103.

unbekannte Verfasser des Berichts war mit der Topographie Konstantinopels sehr vertraut, wie aus seinen Angaben über die Breite des Hippodroms und des Tzykanisterion hervorgeht. Da dieser Gesandte militärische Erfahrung besaß[167] und Elemente der slavischen und skandinavischen Sprache kannte, ist als wahrscheinlich anzunehmen, daß er als Spezialist für die Steppenvölker an der Fahrt teilnahm. Die Reise, die während der Regierungszeit Konstantins VII. wahrscheinlich alljährlich unternommen wurde, erfolgte auf dem berühmten Flußweg von den Warägern nach Byzanz, der zugleich als Handels-, Heer- und Einwanderungsroute gebraucht werden konnte. Söldner aus Norwegen und Schweden, wilde Steppenkrieger und unternehmungslustige Händler erfüllten fast alljährlich nach der Frühlingseisschmelze die Stromschnellen mit Geschrei und Leben. Es war ein Handel, dessen Volumen im 10. Jh. mit der Gründung eines starken russischen Staates und seiner Verchristlichung wesentlich ansteigen konnte.

Die Fahrt der mit Rudern, Rudernpflöcken und anderen Vorrichtungen ausgerüsteten Einbäume[168] begann im Monat Juni in Kiev; in Vitičev (60 km von Kiev am Dnjeprfluß gelegen) versammelten sich dann die Einbäume aus allen russischen Städten. Nach zwei bzw. drei Tagen brachen sie auf und fuhren auf dem Fluß nach Konstantinopel hinab. Die Rückreise mußte im Herbst angetreten werden. Das schwerste Hindernis der langen Flußfahrt stellte die Überwindung der zahlreichen Stromschnellen des Dnjeprflusses dar[169], denn die Einbäume mußten durch geschicktes Ab-

166. Vgl. hierzu, DAI II, S. 19.
167. DAI I, S. 60, 69-70; vgl. Lunges, Θέση των Ρως, S. 311ff.
168. Zu ihrem Aussehen, vgl. DAI II, S. 23ff.
169. Ebda., S. 38ff.; Davidson, Viking Road, S. 84ff.; Koder, Lebensraum, S. 73ff.

stoßen mit Stangen[170] sicher durch die Felsenklippen geleitet bzw. ans Land geführt und anschließend auf den Schultern entlang dem Ufer bis an die nächste Stromschnelle getragen werden. Beim Übersetzen an der vierten und der siebten bei der Furt Krarion liegenden Stromschnelle hatten dazu bestellte Wachen auf der Hut zu sein, um Angriffe der gefürchteten Petschenegen abzuwehren. Von Krarion gelangten die Russen zur Insel Hagios Gregorios und von dort in vier Tagesfahrten zur Insel Hagios Aitherios. Auf dieser Insel erholten sich die Händler und Bootsleute, die Einbäume an Land gezogen, zunächst von den Strapazen des schwierigen Unternehmens. Anschließend wurden innerhalb von zwei oder drei Tagen die Schäden beseitigt und die Einbäume für die bevorstehende Fahrt entlang der westlichen Schwarzmeerküste bereitgestellt. Die Reise von Kiev bis zur Dnjeprmündung nahm wahrscheinlich 18 bis 19 und von dort bis Konstantinopel ca. 20 Tage in Anspruch, so daß die Fahrt insgesamt sechs bis sieben Wochen gedauert haben soll[171].

Eine wohl leichtere Etappe der anstrengenden Reise begann an der sumpfigen Mündung der Flüsse Dnjepr und Bug. Ausgestattet mit Mästen, Segeln, Steuerrudern und wahrscheinlich auch mit den den Rumpf erhöhenden seitlichen Planken stachen die Fahrzeuge in See. Die darauffolgenden Stationen der Reise hießen Dnjestrmündung, Aspros-Fluß, Selinas/Sulinas[172], Nebenfluß der Donau und Nordgrenze Bulgariens zu den Patzinaken hin, Insel des Hagios Georgios (Dranov) in der Donaumündung, Konopas[173], Konstantia an der Dobrudja-Küste, Varna-Fluß, Panysos (Ditzina)-Fluß und Mesembria, wo die bulgarisch-byzantinische Grenze lag. Dort endete ihre «qualvolle und gefährliche, mit beschwerlichen Durchfahrten verbundene Seereise». Die Reise eines Teils der Russen von Mesembria bis zur byzantinischen Hauptstadt hat unlängst Litavrin in einer eingehenden Studie rekonstruiert[174]. Ein anderer Teil, nämlich die Ruderer und die Krieger, hätten in Mesembria tatsächlich ihre Fahrt beenden müssen, so daß von ca. 1000 Männern, welche die Reisegesellschaft ausmachten, nur um die 200 Kaufleute und Gesandte mit einem Teil der Dienerschaft weiterreisen durften[175]. In Mesembria, wo ein «Warenhaus» und eine Garnison lagen, hätten die zurückgelassenen Krieger und Ruderer ihre Boote ans Land gezogen und sich auf die Rückkehr vorbereitet. Nach Litavrin wurden die Waren entweder auf russischen Booten bzw. auf byzantinischen Seglern in die Hauptstadt transportiert oder auf Lasttieren dahin gebracht. Die letzte Alternative ergebe sich aus Timarion, wonach russische Waren während der achttägigen[176] jährlichen Messe des hl. Demetrios (20. - 27. Oktober) auf dem Landweg von Konstantinopel nach Thessalonike kamen[177].

In Konstantinopel nahmen die Russen in ihrem Mitaton[178]

170. Andernfalls griff man zu dieser Maßnahme, um ein Zusammenschlagen der Schiffe zu verhindern; vgl. Gregor von Nazianz, De vita sua, S. 60, V. 153; Prokop, Vandalenkrieg I (= De bellis III) 13, 7, S. 96.

171. DAI II, S. 37; vgl. Davidson, Viking Road, S. 82.

172. Zur Herkunft des Wortes, vgl. Barnea, Danube, S. 585.

173. Ebda., S. 586.

174. Litavrin, Kiever Rus' und Byzanz, insbesondere, S. 51-53.

175. Ebda., S. 49: «die Zahl der Russen... war, vorsichtig geschätzt, kaum geringer als eintausend bei jedem Zug»; vgl. ebda., S. 50.

176. Timarion, c. 4, S. 52: ἄρχεται δὲ πρὸ ἓξ τῆς ἑορτῆς ἡμερῶν, λήγει δὲ κατὰ τὴν δευτέραν τῆς κυρίας εὐθύς.

177. Ebda., c. 6, S. 55; vgl. Litavrin, Kiever Rus' und Byzanz, S. 52f.

178. Vom 6. Jh. an gab es in Konstantinopel je nach Nation verschiedene Mitata. Besonders stark besetzt war das kurzlebige türkisch-sogdische Mitaton (569-581). Aus den Türken, die sich bei verschie-

Quartier. Wie groß es war, ergibt sich aus der Beschreibung des Besuchs der Fürstin Olga von Kiev in Konstantinopel[179]. Schätzungsweise nahmen an beiden offiziellen Gastmahlen, die am 09. 09. 946 und am 18. 10. 946 oder 957 im Palast stattfanden, ingesamt 149 Russen teil. Außer diesen Personen hielten sich damals im russischen Mitaton die persönliche Gefolgschaft und die Dienerschaft der Fürstin, der Kaufleute und der Gesandten auf, so daß bei diesem historischen Besuch die Gesamtzahl der Russen, die sich in Konstantinopel befanden, um die 800-1000 Personen betrug, während die ganze Reisegesellschaft, die bis zum Hafen von Mesembria die Fahrt mitgemacht hatte, um die 1500 Personen umfaßte[180].

Wahrscheinlich sind selbständige Reisen griechischer Händler nach Rußland und Mittelasien nicht ausgeschlossen; sie dürften jedoch seltener gewesen sein. Um 1000 traf al-Biruni in Chwaresm einen Byzantiner, offensichtlich einen Händler, an[181]. Die Bekehrung der Russen und die daraus resultierende Normalisierung der byzantinisch-russischen Beziehungen in den 80er Jahren des 10. Jh.s hatten die objektiven Voraussetzungen dazu günstiger gestaltet.

denen Gelegenheiten dort niedergelassen hatten, wählte der Gesandte Valentinus 106 Leute und nahm sie mit auf die Reise nach Mittelasien (575); vgl. Menander, Fr. 19, 1, S. 170; dt. Übers. v. Doblhofer, S. 169f.).

179. De cer. I, S. 597f.

180. Vgl. Litavrin, Σύνθεση, S. 146ff., 169.

181. Strohmaier, Arabische Quellen, S. 242f.

VII. EPILOG: EINSTELLUNGEN ZUM REISEN UND REISEWIRKLICHKEIT IN BYZANZ

Seit dem 6. Jh. scheinen Forschungsreisen in Byzanz nicht mehr unternommen worden zu sein. Es ist denkbar, daß die territorialen Verluste und die Gefahren, die die Krisenepoche des 7. und 8. Jh.s mit sich brachte, den geographischen Horizont des Byzantiners einschränkte und seine Lust an weiträumigen Reisen dämpfte. In der mittelbyzantinischen Zeit reiste man nicht mehr aus Wißbegier oder als Tourist «spectandi causa» oder zum Urlaub[1], sondern um damit eine prak-

1. Vergnügungsreisen waren nur Kaisern und Aristokraten objektiv möglich und ethisch erlaubt. Neben den schon oben behandelten kaiserlichen Metastasimata seien an dieser Stelle auch die Jagdreisen byzantinischer Aristokraten auf verlassene Inseln oder auf Berge (z. B. die nach der Vita Theoctistae, c. 11, S. 228, unternommene Reise euböischer Jäger nach Naxos, um dort Hirschen und Wildziegen zu jagen, oder der von der Vita Pauli iunioris c. 25, S. 64ff., berichtete Ausflug des πρῶτος der Insel Samos, Theophanes, auf den Berg Kerkes, wo er den hl. Paulos von Latros antraf und kennenlernte) und ihre Sommerreisen in die Domänen, die sie in der Nähe Konstantinopels besaßen, erwähnt. Nach dem Bericht der Vita Basilii iunioris, c. 42ff., S. 34* ff. besaß Gregorios, der Vefasser der Vita, im Stadtgebiet von Rhaidestos ein Proasteion. Dahin begab er sich im Sommer 943 mit umfangreichem Gepäck und zahlreicher Dienerschaft zunächst auf dem Land- und dann auf dem Seeweg. Gregorios meinte, diese lange und gefährliche Reise (!) gelte hauptsächlich einem praktischen Zweck, einem Geschäft, «διακονία»; es lag allein an den Umständen, daß Gregorios nicht nur die Arbeit seiner Lohnarbeiter beaufsichtigte, sondern in der Zwischenzeit oft zum Fluß der Stadt ging, um dort

tische Aufgabe zu erledigen oder eine seelische Not zu befriedigen[2].

Wie schon oben betont worden ist, empfand der konservative Byzantiner, der sich jahrelang an seinen Geburtsort gebunden fühlte, die Reise hauptsächlich als Trennung[3], weshalb sie in den Texten in erster Linie als Heimatsentzug (ἀποδημία) definiert wird. Die daraus resultierenden Schmerzensgefühle suchte man durch die Umdeutung der mönchischen Auswanderung als Einwanderung (ἐπιδημία) in die himmlische Heimat möglichst zu verdrängen. Unter einem anderen Blickwinkel wurde die Reise vom Urerlebnis der Fremde «begleitet». Die Auswanderung (μετανάστευσις) wurde mit dem Wort «ξενία», d.h. «Reise in die Fremde» wiedergegeben, wobei «Fremde» (ξένη) nicht unbedingt «Ausland» bedeutet, sondern hauptsächlich eine unwirtliche Gegend mit unterschiedlichem Kulturniveau, unterschiedlichen Sitten und Bräuchen andeutet. Trotz alldem «war den Byzantinern der Drang in die weite Welt nicht fremd»[4].

Zumeist waren sie als Pilger unterwegs. Quellenmäßig am reichlichsten dokumentiert, stellt die Pilgerfahrt wohl die populärste und billigste Reiseart in Byzanz dar. Da man mit Hilfe verschiedener Einrichtungen mit wenig Kosten die Probleme des Unterhalts und der Unterbringung bewältigen

zu baden und sich bei unerträglicher Hitze zu erfrischen. Um einen damals nicht existierenden Begriff zu gebrauchen, war der «Urlaub» des Gregorios nicht der eigentliche Zweck, sondern eine Folge seiner Geschäftsreise.

2. Daß die Reise in Byzanz einen ausgesprochen praktischen Charakter hatte, hing wahrscheinlich auch mit einem allgemeinen Merkmal des christlichen Mittelalters, nämlich der ständigen Sorge für die Rettung der Seele und dem damit verbundenen Verzicht auf die Freuden des alltäglichen Lebens, zusammen.

3. Vita Lucae Stylitae, c. 3, S. 15, 16-17; ebda., c. 7, S. 20, 15-18.

4. Kashdan, Byzanz, S. 13.

konnte, konnten Leute aus allen Bevölkerungsschichten, zumindest einmal in ihrem Leben, nach Jerusalem pilgern.

Ferner hat es Reisen von byzantinischen Kaufleuten immer gegeben. Der in der Burg von Rossano lebende Mönch und einstige Kaufmann, Georgios, zweifelte nicht daran, daß seine Handelsreisen «zum Ruhm der Welt» unternommen worden seien, auch wenn er dabei Gutes und Böses erfahren habe[5]. Die Kaufleute teilten also die Ansichten bestimmter Kirchenkreise[6] und die Vorurteile der aus dem Adelsstand stammenden Autoren[7] dem Handel gegenüber[8] kaum. Allein die Handelstätigkeiten der Kirche von Alexandreia zeugen davon, daß die Kirche sich in der Praxis viel pragmatischer verhielt, als es die an die Adresse der Kaufleute gerichteten Vorwürfe erwarten ließen[9].

Unter den Privatreisenden stellten die Mönche im allgemeinen eine erstaunlich mobile Gruppe dar, indem sie oft ein

5. Vita Nili iunioris, c. 34, S. 80.

6. Die Rigoristen und die Kirche konzentrierten ihre Polemik auf den ethischen Aspekt des Handels: Kauf und Verkauf seien mit maßlosem Gewinnstreben, Betrug und anderen unsittlichen Praktiken eng verbunden; vgl. hierzu, John of Ephesus, Lives II, S. 576ff.

7. Die Beschäftigung mit dem Handel erschien den Chronisten als zu plebejisch und minderwertig. Sie erzählen, Theophilos habe einmal die Verbrennung eines der Augusta gehörenden und im Hafen Konstantinopels ankernden Frachters angeordnet, mit dem Argument, «Gott hat aus mir einen Kaiser gemacht und du wirst mich nicht zu einem Schiffsreeder verwandeln (TheophCont, S. 88, 10- 89, 14; ebda., S. 628, 3-6; Genes., S. 53, 90-99); Lopez, Trade, S. 84f., sah diese merkwürdigen Worte als Plädoyer für das seßhafte Leben und die Agrarwirtschaft an und hielt die Anekdote für einen Beweis dafür, daß die regierende Landaristokratie in Byzanz dem Seehandel feindlich gesinnt gewesen sei.

8. Diese Ansichten und Vorurteile liefern eine Erklärung dafür, daß für die mittelbyzantinische Zeit Reisen von byzantinischen Kaufleuten schwach belegt sind.

9. Claude, Handel, S. 200ff.

Wanderleben führten. Die asketische «Heimatlosigkeit» und der ausgeprägte Individualismus des Byzantiners, «der mit der Unterordnung unter einem Abt ... nur schwer zurechtkam», werden als die Hauptgründe dafür angeführt, daß die Mönche sich selten an die immer wieder von den Synoden eingeschärfte Bindung an einen Ort, die sog. «stabilitas loci», hielten[10].

Dennoch gab es neben den Emigranten wie Nikon, der seine Heimat in Paphlagonien für immer verließ, um sich nach vielen Reisen in Kleinasien, auf Kreta und Peloponnes im fernen Sparta niederzulassen[11], und den sog. «Söhnen des Odysseus», die wie Elias von Castrogiovanni nach einer langer Irrfahrt heimkehrten[12], regionale Heilige, die auf ihren Reisen benachbarte Orte aufsuchten, wenn sie überhaupt reisten. Zur letzten Kategorie gehörten wohl die im Dreieck Konstantinopel - Olympos - Kyzikos lebenden Mönche, die oft edler Abstammung waren und sich deshalb kaum den Strapazen einer langen Reise gewachsen fühlten. Als Beispiele dafür seien der Erzmärtyrer des Bildersturms, Stephanos der Jüngere, und Nikephoros, der Abt des Klosters in Medikion, genannt: der erste verließ niemals sein Kloster auf dem Berg Auxentios, der zweite reiste nur einmal in seinem Leben, um aus Gesundheitsgründen seine Geburtsstadt Konstantinopel zu besuchen[13]. Eine Ausnahme innerhalb dieser Mönchsgruppe bildeten die aus dem einfachen Volk stammenden Mönche, wie die zahlreichen Reisen des hl. Ioannikios belegen, die er nach seinem Wehrdienst unternahm[14].

10. Beck, Jahrtausend, 213f.
11. Vita Niconis, c. 4ff., S. 38ff.
12. Vita Eliae iunioris, c. 9ff., S. 14ff.
13. Vita Nicephori Medicii, c. 17, S. 422.
14. Hierzu ausführlich, Malamut, Route, S. 113-128; vgl. Kuntura-Galake, Καταμερισμός, S. 498ff.

Reiselustiger als die bithynischen und konstantinopolitanischen Mönche waren die Mönche der Provinz. Die Mehrheit sah, wenn auch mit Einschränkungen, die Reise «ad loca sancta» und in die Abgeschiedenheit und das Herumwandern, dort, wo es Menschensiedlungen, geschweige denn Städte kaum gab, als die einzigen ethisch zulässigen Reisearten an. Die Stadt mit ihren Versuchungen und die menschliche Nähe wurden als eine potentielle Quelle von seelischen Gefahren für den Gläubigen betrachtet. Daher war es Mönchen, die in Dienstangelegenheiten nach Konstantinopel reisen mußten, strengstens untersagt, den Hippodrom zu besuchen, um als Zuschauer die «teuflischen» Pferde- und Wagenrennenspiele zu genießen[15]. Einst weigerte sich Neilos von Rossano, gemeinsam mit dem kaiserlichen Leibkämmerer Eunuchos und dessen Mutter die Reise nach Konstantinopel mitzumachen, um sie dort zu Mönchen zu scheren, indem er dafür folgende Erklärung abgab: «Es wäre unnützlich für mich, diese Abgeschiedenheit und die mit mir leidenden Armen zu verlassen, in den Städten herumzuirren und auf mich die Sorge für weltliche Dinge zu nehmen. Gibt es vielleicht in Konstantinopel Mangel an Mönchen und Äbten, so daß die dort 'von der Welt Abrückenden' ausschließlich durch mich geschoren werden müssen?...»[16]. Bei der Entscheidung des Neilos mag auch sein hohes Alter und die lange Distanz eine wichtige Rolle gespielt haben. Aber der Hauptgrund für sie liegt doch darin, daß er vor allem den Kontakt mit den Sünden und den Sorgen der städtischen Kultur fürchtete. Wie kraß ist der Unterschied zu den Werten des Altertums, als man reiste, um Städte und Sitten der Menschen kennenzulernen (Proömion von Odyssee)! Im Gegen-

15. Vita Lazari Galesiotae, c. 233, S. 580; über die verschiedenen Sportveranstaltungen im Hippodrom, s. Hunger, Reich, S. 187ff.
16. Vita Nili iunioris, c. 66, S. 106.

satz zu Neilos kam der hochbejahrte und kranke Elias von Castrogiovanni einer vom Gesandten Kusonios übermittelten Vorladung des Kaisers nach Konstantinopel entgegen und trat die Reise an, jedoch erst, nachdem der zum Tode Verurteilte Kolumbus von Leon VI. begnadigt worden war[17].

Bei anderen Einwohnern der Provinz dürfte der Wille zum Reisen in die Hauptstadt nur selten vorhanden gewesen sein. Der Grund dafür muß in der instinktartigen Furcht vor den Behörden und der Obrigkeit gesucht werden. Kekaumenos riet die Provinzstatthalter davon ab, Reisen nach Konstantinopel zu unternehmen, denn sie könnten sich als lebensgefährlich erweisen[18].

Ähnlich betrachteten die Vertreter des konstantinopolitanischen Adels und die Gelehrten die Reise in die Provinz zur Übernahme einer Kommandostelle oder zur Ableistung einer Strafe als eine Verbannung ans Ende der Welt bzw. in ein Barbarenland, auch wenn der neue Sitzort nicht sehr weit von der Hauptstadt entfernt war, auch wenn er im klassichen Griechenland, der «Wiege der Kultur», lag[19]. In dieser Einstellung des Adels, die I. Ševčenko treffend als «Pariser Komplex» bezeichnet hat[20], fand das psychische Schisma zwischen

17. Vita Eliae iunioris, c. 66, S. 106.

18. Kek. c. 218ff., S. 76ff.; dt. Übers. v. Beck, S. 128ff.

19. Darrouzès, Épistoliers, S. 69; vgl. Psellos, Scripta min. II (= Epp., Nr. 34), S. 54, 28 - 55, 6: ... Σὺ δὲ τῆς ἐνταῦθα Ἐδέμ (ironisch) οὐ πρὸ πολλοῦ πειραθείς, εἰ μὴ θᾶττον ἀπήλλαξαι, ἐτεθνήκεις ἄν ..; vgl. Theoph. Achrid. Epp., Nr. 4, 58-60, S. 141: Κάτειμι τοίνυν ἐπὶ Βουλγάροις ἀτεχνῶς Κωνσταντινουπολίτης, τὸ ξένον Βούλγαρος ἀπόζων σαπρίας ὡς ἐκείνου τοῦ τῶν κῳδίων γράσου...; ebda., Nr 5, 34-41, S. 145: Πλὴν ὅσον οὐ βασιλίδι δουλεύω..., ἀλλά δούλοις βαρβάροις ἀκαθάρτοις κινάβρας κῳδίων ἀπόζουσιν...; vgl. hierzu, folgendes Gedicht des Johannes Geometres: «Auf einen, der in Griechenland verbauerte (Titel). Nicht ein Barbarenland, nein! —Hellas schautest du/ und wurdest ein Barbar in Red' und Lebensart (Cramer, Anecdota Graeca 4, S. 285).

20. Ševčenko, Constantinople, S. 738f.

der reichen Hauptstadt, der Stätte einer verfeinerten Kultur, und der armen byzantinischen Provinz ihren deutlichsten Ausdruck.

Der Gedanke an die Reisegefahren war eine weitere Ursache für die Abneigung zum Reisen. Literarische Topoi, wie das immer wiederkehrende alte Motiv der fingerdicken Schiffsplanken, die den Reisenden vom Tode trennen[21], die Reisetopik, die reich an Bildern der wilden, feindlichen, voller Gefahren steckenden Natur ist[22], und die Gefahrenlisten[23], die eine immer präsente Realität widerspiegeln[24], legen davon Zeugnis ab, daß der Byzantiner immer der dunklen Seite des Reisens gedachte.

Ferner ist zu beachten, daß es den Leuten aus den untersten Schichten nicht nur an Geld und Mitteln, sondern auch an Zeit zum Reisen fehlte. Wenn die ἐνδεεῖς überhaupt reisen konnten[25], dürfte es sich kaum um weite Wanderungen gehandelt haben. Was man also im Altertum über Korinth sagte, hat im Mittelalter für Konstantinopel Geltung: «Nicht jeder darf/kann nach Konstantinopel reisen». Schließlich müßten folgende Gegebenheiten, die auf die Freiheit des Verkehrs einen negativen Einfluß ausübten, genannt werden: die Bindung an die Scholle, die die abhängigen Bauern der Bewegungs- und Reisefreiheit beraubte[26], die soziale Stellung der

21. Vgl. Christ. Mitylenaios, Gedichte, Nr. 109, 183-185, S. 74: οὐκ οἶσθ' ὅτε πλεῖς τόν θαλάττιον πόρον/... (σε θανάτου)/ οὐδὲν διεῖργον ἢ σανὶς λεπτή μόνον.

22. Kazhdan, System der Bilder, S. 229.

23. John of Ephesus, Lives I, S. 154; Vita Methodii, c. 14, S. 97; Kek., c. 99, S. 46.

24. Bei diesen Listen handelt es sich bestimmt um eine bewußte Nachahmung des berühmten Abschnitts aus dem 2. korinthischen Brief des Völkerapostels Paulus; vgl. hierzu, Ohler, Reisen, S. 11.

25. Vgl. Vita Lucae Stylitae, c. 9, S. 21.

26. Vita Theodori Syceotae, c. 148, S. 117.

Frau und schließlich die Politik des byzantinischen Staats, der danach trachtete, den Strom parasitischer und unruhiger Elemente und gefährlicher Abenteurer nach Konstantinopel mit allen Mitteln zu bändigen.

Im Gegensatz zu den Arabern[27] waren die Byzantiner dem Reisen gegenüber konservativ bzw. negativ eingestellt. Es läßt sich leicht feststellen, daß es in Byzanz nicht wenige Leute gab, die nur einmal bzw. nie in ihrem Leben reisen konnten; doch gab es daneben Tausende von Menschen, die sehr oft bzw. stets unterwegs waren. Treffend und malerisch bezeichnet A. Kazhdan diese Reisewirklichkeit in Byzanz, wenn er mit Recht feststellt, daß die mittelalterliche Welt unbeweglich und zugleich beweglich gewesen sei[28].

27. Miquel, Géographie 1, S. 114, führt folgenden Abschnitt von Al-Faqih an: Das Exil (gurba) erschreckt uns nicht, wenn es von Lebensmitteln «begleitet» wird, die Trennung betrübt uns nicht, wenn sie uns die Freiheit erlangen läßt, weil die Armut erschreckender als das Exil und die Gesellschaft des Reichtums süßer als die der Heimat ist. Die Armut in der Heimat ist wie ein Exil, das Glück (Vermögen) im Exil wie eine Heimat.

28. Kashdan, Byzanz, S. 13.

ΤΑΞΙΔΙΑ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΣΤΟ ΒΥΖΑΝΤΙΝΟ ΚΡΑΤΟΣ

(Περίληψη)

Αντικείμενο της παρούσας εργασίας, που είναι διαρθρωμένη σε επτά συνολικά μέρη, αποτελούν τα ταξίδια και η επικοινωνία στο Βυζαντινό Κράτος από τις αρχές του 6ου μέχρι τα μέσα περίπου του 11ου αι.

Το πρώτο και εισαγωγικό μέρος έχει ως θέμα τις συνήθειες και τις προϋποθέσεις των ταξιδιών. Η άφιξη και η αναχώρηση παπών, πριγκήπων και άλλων επιφανών προσώπων ήταν τελετουργικές, επεξειργασμένες μέχρι τις τελευταίες λεπτομέρειές τους διαδικασίες· αντίθετα, όταν επρόκειτο για ιδιωτικά ταξίδια, τη συμπεριφορά των ενδιαφερομένων καθόριζε αποκλειστικά το συναίσθημα και ο αυθορμητισμός. Ο απλός Βυζαντινός πολίτης εξέφραζε έντονα τη θλίψη του, όταν έπρεπε να αποχωριστεί τα αγαπημένα του πρόσωπα και να ταξιδέψει, και τη χαρά του, όταν επέστρεφε από ένα, όχι απαραίτητα μακρινό ταξίδι. Οι αντιδράσεις αυτές εξηγούνται, από τη μια μεριά, από την επικινδυνότητα των μεσαιωνικών ταξιδιών, κι από την άλλη, από την άκρως συντηρητική νοοτροπία μιας αγροτικής κοινωνίας προσκολλημένης στο έδαφος, την κοινότητα και την οικογένεια.

Επαρκή εφόδια, χρήματα και ταξιδιωτικά έγγραφα ήταν προϋποθέσεις ζωτικές για τη διεκπεραίωση ενός ταξιδιού. Τα κύρια συστατικά στοιχεία της εξάρτυσης των ταξιδιωτών ήταν το δισάκκι και η πολύτιμη ταξιδιωτική ράβδος. Η ενδυμασία ήταν προσαρμοσμένη στο είδος, τη διάρκεια και τις αναγκαιότητες του ταξιδιού, καθορίζονταν όμως παράλληλα από την κοινωνική τάξη και το επάγγελμα. Οι οδοιπόροι επιδίωκαν να πά

ρουν μαζί τους όσο πιο λίγα εφόδια ήταν δυνατό, και οπωσδήποτε τα απολύτως απαραίτητα, δηλ. ψωμί και νερό. Οι μοναχοί και οι άγιοι ταξίδευαν συχνά ανυπόδητοι και με ρυπαρά και σχισμένα ενδύματα, οι προσκυνητές με μακρύ μανδύα και το χαρακτηριστικό ραβδί, στρατιώτες, διανοούμενοι και νομικοί με την επαγγελματική τους στολή, εκπρόσωποι του κράτους με προσεγμένη και ανθεκτική στις κλιματικές αντιξοότητες ενδυμασία. Τα εφόδια του ταξιδιώτη της θάλασσας περιλάμβαναν στρώματα, ενδύματα και ένα πλήθος από σκεύη, ενώ το μικρό απόθεμα τροφίμων αποτελούνταν κυρίως από ψωμί, κρασί και λάδι. Η μετακίνηση είτε με πλοίο είτε με μεταφορικά ζώα καθώς και η κατάλυση σε πανδοχεία απαιτούσαν με βάση τις υπάρχουσες ενδείξεις υπολογίσιμα έξοδα, τα οποία δεν ήταν πάντοτε σε θέση να καταβάλουν οι φτωχοί ταξιδιώτες. Τα έξοδα ήταν περισσότερα, όταν επρόκειτο για ομάδες.

Υπήρχαν διάφοροι τύποι ταξιδιωτικών εγγράφων, για την έκδοση των οποίων αρμόδιοι ήταν ο magister officiorum μέχρι τον 7ο αι. και ο Λογοθέτης του Δρόμου μαζί με τον Έπαρχο της Πόλης αργότερα, ενώ στην επαρχία και τις μεθοριακές περιοχές οι άδειες ταξιδιών ή εισόδου στο βυζαντινό έδαφος υπογράφονταν και σφραγίζονταν από τις τοπικές αρχές. Οι έλεγχοι στα στρατηγικά θαλάσσια περάσματα της συνεχώς μετατοπιζόμενης και ευρείας μεθοριακής ζώνης με το Χαλιφάτο ήταν ιδιαίτερα εντατικοί στα αποκορυφώματα της αραβικής εφόδου· αυτό υπαγορεύονταν από το φόβο διείσδυσης εχθρικών κατασκόπων στη βυζαντινή επικράτεια. Ιδιαίτερα αυστηροί επίσης ήταν οι έλεγχοι, στους οποίους υποβάλλονταν, και οι γραφειοκρατικές διατυπώσεις, στις οποίες υπέκειντο εμπορικά καραβάνια, πλοία και ημιαυτόνομοι τοπάρχες της βυζαντινής περιφέρειας, όταν επισκέπτονταν την Πόλη ή αναχωρούσαν από αυτή.

Οι εύποροι ταξίδευαν συνήθως σε ομάδες με πλούσια αποσκευή και πολυάριθμο υπηρετικό προσωπικό, ενώ στους μονήρεις και φτωχούς ταξιδιώτες ήταν αρκετό, να εξασφαλίσουν ένα οδηγό, για να τους δείχνει το δρόμο· αυτό συνεπάγονταν συνήθως την υποχρέωση να παρέχουν στον οδηγό τους υπηρεσίες στη διάρκεια του ταξιδιού.

Οι ταξιδιώτες κατέλυαν σε σπίτια ιδιωτών, σε ξενοδοχεία και πανδοχεία. Φορείς της ιδιωτικής φιλοξενίας, η οποία γίνεται ιδιαίτερα σημαντική μετά τις αρχές του 7ου αι., ήταν οι επίσκοποι και οι αξιωματούχοι, σπανιότερα φτωχοί άνθρωποι του λαού, αποδέκτες της οι περιπλανώμενοι ή ταξιδεύοντες άγιοι. Τα ξενοδοχεία, χτισμένα σε επίκαιρα σημεία οδικών αρτηριών και σε πολυσύχναστα λιμάνια, που εξυπηρετούσαν κατ' εξοχήν την κυκλοφορία των προσκυνητών, προσέφεραν δωρεάν τις υπηρεσίες τους στους πιστούς και ιδιαίτερα σε ξένους, φτωχούς, ασθενείς και άλλους αναξιοπαθούντες. Πρόκειται για διώροφα συνήθως κτίρια με μαγειρεία, κοιτώνες και σταύλους για τα ζώα των ταξιδιωτών. Ο 6ος αι. υπήρξε μια εποχή μεγάλης ακμής και αυξανόμενης εξειδίκευσης των ευαγών ιδρυμάτων, όπως προκύπτει από τη σύγκριση των Οδοιπορικών της Εγερίας (4ος αι.) και του Αντονίνου της Πλακεντίας (6ος αι.). Η παρακμή τους αρχίζει στην καμπή από τον 6ο προς τον 7ο αι.

Τα πανδοχεία ως καταλύματα κερδοσκοπικού χαρακτήρα προσέφεραν στην ταξικά πολύχρωμη πελατεία τους όχι μόνο ύπνο, φαγητό και ποτό, αλλά και μουσική και χορό, ακόμη και αγοραίες γυναίκες, γι' αυτό και συχνά στηλιτεύονται στα κείμενα των Πατέρων, ενώ οι συνοδικοί κανόνες απαγόρευαν ρητά στους μοναχούς να συχνάζουν σ' αυτά. Σχετικά με το προσωπικό των πανδοχείων και τις συνθήκες κατάλυσης σ' αυτά μας πληροφορεί ο Βίος του Θεόδωρου από τις Συκεές της Μ. Ασίας. Από τη ίδια πηγή προκύπτει η στενή σχέση μεταξύ πανδοχείων και των σταθμών των κρατικών ταχυδρομείων. Τα πανδοχεία ήταν, σύμφωνα με αρχαιολογικές μαρτυρίες, επιμήκη κτίρια με ένα επιβλητικό περιστύλιο.Το κεντρικό τμήμα των δύο ορόφων καταλάμβαναν οι κοιτώνες, ενώ γύρω τους υπήρχαν μικρότεροι χώροι που λειτουργούσαν ως γραφεία, εστιατόρια και

τα σχετικά. Άλλα πανδοχεία στο γεωγραφικό χώρο της Συρίας, προορισμένα κυρίως για εμπορικά καραβάνια, διέθεταν μεγάλους αποθηκευτικούς χώρους και σταύλους. Παράλληλα με τα πανδοχεία λειτουργούσαν στις πόλεις "φουσκάρια", "καπηλεία" και "εργαστήρια", δηλ. ταβέρνες, που προσέφεραν φαγητό και ποτό, όχι όμως διανυκτέρευση.

Το δεύτερο μέρος του βιβλίου έχει ως θέμα διάφορες κατηγορίες ιδιωτικών ως επί το πλείστον ταξιδιών. Η πρώτη ενότητα είναι αφιερωμένη στα εμπορικά ταξίδια. Η καμπή από τον 6ο στον 7ο αι. σημαδεύεται από μια σημαντική αλλαγή στην οργάνωση των θαλάσσιων ταξιδιών. Τα κρατικά σωματεία ναυκλήρων εξαφανίζονται και τη θέση τους παίρνουν ανεξάρτητοι ναύκληροι, οι οποίοι εργάζονται για το δικό τους κέρδος με βάση κανόνες και μορφές οικονομικής συνεργασίας που περιγράφονται με λεπτομέρειες στη νομική συλλογή "Νόμος 'Ροδίων Ναυτικός". Οι εμπορικές δραστηριότητες των ναυκλήρων καλύπτουν όλη τη Μεσόγειο. Τα πλοία τους φθάνουν μέχρι την Ιταλία και τη Γαλλία· πιο σπάνια μαρτυρούνται ταξίδια μέχρι τα Βρεττανικά Νησιά. Η Εκκλησία συμμετέχει σ' αυτό το ακμαίο θαλάσσιο εμπόριο είτε έμμεσα ως δανειστής, είτε άμεσα ως επενδυτής. Η εμφάνιση των Αράβων στα μέσα του 7ου αι. έχει ως συνέπεια τη γένεση μιας ναυτικής δύναμης που θα κλονίσει σοβαρότατα τη βυζαντινή ναυτική κυριαρχία στη Μεσόγειο. Η Λογγοβαρδική κατάκτηση και η Σλαβική διείσδυση επέτειναν την ανασφάλεια των επικοινωνιών στο Μεσογειακό χώρο. Η κρίση του εμπορίου και η διατάραξη της επικοινωνίας μεταξύ ανατολικής και δυτικής Μεσογείου αποκορυφώνονται μεταξύ των μέσων του 7ου και της 3ης δεκαετίας του 9ου αι. (κατάληψη της Κρήτης από τους Σαρακηνούς της Ισπανίας).

Από τον 9ο αι. αναπτύσσονται βαθμιαία πιο ζωηρές εμπορικές σχέσεις μεταξύ Βυζαντίου και Χαλιφάτου, ενώ από το 10ο αι. εμφανίζονται στο προσκήνιο οι ιταλικές ναυτικές δημοκρατίες, Βενετία, Αμάλφη και Μπάρι. Τα πλοία της Βενετίας, και σε μικρότερο βαθμό αυτά του Μπάρι, αρχίζουν ήδη από τον 9ο

αι. να υπερβαίνουν τα γεωγραφικά όρια της Αδριατικής και να εμπορεύονται με τα λεγόμενα "στρατηγικά εμπορεύματα" (ξυλεία, όπλα και δούλους), τρόφιμα (σιτάρι και τυρί) και είδη πολυτελείας στο τρίγωνο Ιταλία- Κωνσταντινούπολη- Αίγυπτος/Βόρειος Αφρική. Η παρουσία τους στην ανατολική Μεσόγειο γίνεται πιο έντονη το 10ο αι. Την εποχή αυτή οι Βενετοί, οι οποίοι σχεδόν μονοπωλούν το εμπόριο της Αδριατικής, εμπορεύονται τόσο με το Βυζάντιο όσο και με το Χαλιφάτο. Στο ίδιο γεωγραφικό τρίγωνο δραστηριοποιούνται οι ναύκληροι της Αμάλφης, οι οποίοι δεν ασχολούνται μόνο με το εμπόριο ειδών πολυτελείας, αλλά και με το λαθρεμπόριο πορφυρών υφασμάτων και ενδυμάτων. Ενδείξεις για την έκταση και την ένταση του μεσογειακού εμπορίου στη διάρκεια του 10ου αι. παρέχουν τα ευρήματα της ενάλιας αρχαιολογίας. Οι αρχές της περίφημης Μούδας της Ρωμανίας ανατρέχουν πιθανόν στο πρώτο μισό του 11ου αι., οπότε η Γαληνότατη, εκμεταλλευόμενη τους ευνοϊκούς όρους της συνθήκης του 991 με το Βυζάντιο, θέτει τις βάσεις για την περαιτέρω ανάπτυξη και παγίωση της ναυτικής δυνάμεώς της στην ανατολική Μεσόγειο. Σε πολλά λιμάνια οι Βενετοί απέκτησαν τετράγωνα προορισμένα για τη διαμονή τους· αυτά εξελίχτηκαν στη διάρκεια του 11ου αι. σε σταθερές εμπορικές εγκαταστάσεις. Οι έμποροι και οι ναυτικοί της Γαληνότατης αξιοποιούν στο ζήτημα αυτό την εμπειρία της Αμάλφης, η οποία αποκτά πρώτη το δικαίωμα μόνιμης εμπορικής εγκατάστασης στην Πόλη (προ του 944). Οι εμπορικές αποικίες της Αμάλφης φέρουν το χαρακτηριστικό όνομα "Αμαλφιτάνες".

Στη διάρκεια του 6ου αι. ανθεί στη Μέση Ανατολή το εμπόριο με την Απω Ανατολή, που διεξάγεται μέσω χερσαίων δρόμων και της Ερυθράς Θάλασσας. Οι Αλεξανδρινοί και Σύροι έμποροι κυριαρχούν, εισάγοντας κυρίως μετάξι, αρώματα και άλλα εξωτικά προϊόντα της Ανατολής. Ως παράδειγμα αναφέρονται οι αδελφοί Ηλίας και Θεόδωρος από την Αμιδα, ο πολύ γνωστός Κοσμάς ο Ινδικοπλεύστης και ο Σώπατρος. Μετά τον εκτελωνισμό τους στη Νίσιβη, το Δάρας και τα λιμάνια της

Ερυθράς Θάλασσας τα εμπορεύματα καταλήγουν μέσα από τις μεγάλες συριακές και παλαιστινιακές αρτηρίες ή από τον ποτάμιο δρόμο του Νείλου σε λιμάνια και βιοτεχνικά κέντρα επεξεργασίας πρώτων υλών, όπως ήταν η Αντιόχεια, η Βηρυτός, η Τύρος, η Σιδώνα, η Αλεξάνδρεια κλπ. Η πιθανή συμμετοχή εμπόρων στην περίφημη πρεσβεία του Ζήμαρχου και του Βαλεντίνου υποδεικνύει τη στενή σχέση μεταξύ πολιτικής και εμπορίου καθώς και το ενδιαφέρον του Βυζαντινού Κράτους για τη διατήρηση, με κάθε θυσία, της επικοινωνίας με τη Κεντρική Ασία από το ευρασιατικό παρακλάδι του δρόμου του μεταξιού, αφού οι Πέρσες, λίγο πιο πριν, από τη μια μεριά είχαν καταλάβει την Υεμένη και αποκλείσει τα Στενά του Μπαμπ-ελ-Μαντέμπ και από την άλλη είχαν απαγορεύσει στα καραβάνια των εμπόρων της Σογδιανής τη διέλευση από τα εδάφη τους. Η οργάνωση των μεταφορών με καραβάνια διά μέσου των ερήμων της Μέσης Ανατολής διέπονταν από κανόνες, οι οποίοι φαίνεται ότι επηρέασαν το ισλαμικό ναυτικό δίκαιο.

Παρά το διαρκή πόλεμο μεταξύ Χαλιφάτου και Αυτοκρατορίας φαίνεται ότι οι εμπορικές σχέσεις των δύο κρατών δεν διακόπηκαν ποτέ για μεγάλα χρονικά διαστήματα. Αρχικά αναιμικό το εμπόριο αυτό, βελτιώνεται σταδιακά από τα τέλη του 8ου αι. και διενεργείται τόσο από τη θάλασσα όσο και από τη στεριά. Η γενική κατάσταση στη διάρκεια του 9ου αι. ευνοεί τη δραστηριότητα των Εβραίων εμπόρων Ραντανίγια. Οι Άραβες γεωγράφοι είναι η σημαντικότερη πηγή μας για την έκταση και την ένταση των αραβοβυζαντινών εμπορικών σχέσεων στη διάρκεια του 10ου αι. Τα εμπορεύματα διακινούνται μέσω των σημαντικών μεθοριακών σταθμών-τελωνείων της Κύπρου, της Αττάλειας, της Τραπεζούντας και του Χαλεπιού (από το 969 και για ένα μικρό χρονικό διάστημα). Γενικότερα οι δυο αιώνες που αρχίζουν με τα μακρά ταξίδια των ακαταπόνητων Ραντανίγια (από τη Ισπανία μέσω Βυζαντίου και Χαλιφάτου μέχρι την Άπω Ανατολή) είναι μια εποχή προϊούσας διεθνοποίησης των εμπορικών σχέσεων. Τον 11ο αι. είναι πια οι

Αρμένιοι, οι οποίοι στο πλαίσιο ενός διεθνούς δικτύου επικοινωνιών και ανταλλαγών παίζουν το σπουδαιότερο ρόλο ως μεσάζοντες. Αλλά και οι βυζαντινοί έμποροι επιχειρούν ταξίδια με προορισμό το Χαλιφάτο, τη Ρωσία, την κεντρική Ασία και τη Νότια Γερμανία, όχι μόνο τον 6ο αλλά και τον 9ο και 10ο αι., σύμφωνα με διάσπαρτες αλλά αξιόπιστες πληροφορίες. Με βάση τη διαπίστωση αυτή πρέπει να εγκαταλειφθεί η παλαιά άποψη, ότι οι Βυζαντινοί έμποροι δεν ταξίδευαν οι ίδιοι αλλά διεκπεραίωναν αποκλειστικά με πράκτορες και αντιπροσώπους τις εμπορικές τους ανταλλαγές.

Η λεγόμενη “αυτοαπομόνωση” των Αβάρων κατά τα τέλη του 7ου αι. απέκοψε εντελώς το Βυζάντιο από την Κεντρική Ευρώπη. Οι εμπορικές σχέσεις με το νεοϊδρυμένο Βουλγαρικό Κράτος ρυθμίζονται στις αρχές του 8ου αι. με μια συνθήκη, η οποία ανανεώνεται και διευρύνεται στις αρχές του 9ου αι. Αυτή προβλέπει με λεπτομέρειες τα έγγραφα, με τα οποία έπρεπε να είναι εφοδιασμένοι οι έμποροι των δύο συμβαλλόμενων μερών. Τα εμπορεύματα διακινούνταν μέσω χερσαίων και θαλάσσιων δρόμων. Ελεγχοι διενεργούνταν πιθανόν στους Μηλεώνες, τη Μεσημβρία και τη Δεβελτό. Ο εκχριστιανισμός των Βουλγάρων (864) συνέβαλε στη θετική εξέλιξη των διμερών σχέσεων και την ανάπτυξη των επικοινωνιών. Ιδιαίτερα μετά το 927 η Βουλγαρία απέκτησε νευραλγική σημασία στο σύστημα των εμπορικών επικοινωνιών Βορρά-Νότου, αφού μέσα από τα εδάφη της διεκπεραιώνονται κυρίως οι ανταλλαγές του Βυζαντίου με την κεντρική και την ανατολική Ευρώπη. Ιδιαίτερα σημαντικό για το βουλγαρικό εμπόριο ήταν το εμπορικό πανηγύρι της Θεσσαλονίκης. Το ελληνοβουλγαρικό εμπόριο επηρεάζονταν χωρίς αμφιβολία από τις συχνές πολεμικές αναμετρήσεις ανάμεσα στα δύο κράτη. Η οριστική κατάκτηση της Βουλγαρίας από το Βασίλειο Βουλγαροκτόνο συνέβαλε αποφασιστικά στην ανάπτυξη ζωηρών εμπορικών σχέσεων μεταξύ Ανατολής και Δύσης.

Το εμπόριο του Ευξείνου είχε τον 6ο αι. κυρίως τοπικό χα-

ρακτήρα, αν και ορισμένες ενδείξεις υποδηλώνουν το ενδιαφέρον των Βυζαντινών, να διατηρήσουν ανοικτό το δρόμο του μεταξιού που κατέληγε στις βόρειες ακτές του, αλλά και ανταλλαγές με τη Μ. Ασία, απ' όπου κατάγονταν οι έμποροι των πόλεων της δυτικής ακτής. Η απώλεια των ανατολικών επαρχιών και η εμφάνιση των αραβικών στόλων στη Μεσόγειο ενίσχυσε πιθανόν την ελληνική εμπορική παρουσία στη θάλασσα αυτή, οι εξαιρετικά πενιχρές πηγές δεν μας παρέχουν ωστόσο πληροφορίες για το ζήτημα αυτό. Σχέσεις μεταξύ της Χερσώνας και των ποντικών πόλεων (Σινώπη και Τραπεζούντα) μαρτυρούνται τον 7ο και τον 10ο αι. Τον 10ο αι. ήταν ιδιαίτερα συχνά τα εμπορικά ταξίδια στο τρίγωνο Χερσώνα-Σινώπη-Κωνσταντινούπολη. Παράλληλα αναπτύχθηκαν από τις αρχές του 10ου αι. οι εμπορικές σχέσεις με τους Ρώσους και σε μικρότερο βαθμό τον 8ο αι. με τους Χαζάρους (με μεσάζοντες τους εγκατεστημένους στη Φαναγόρεια και την Ευπατορία Εβραίους) και τον 10ο αι. με τους Πατζινάκες (με διεκπεραιωτές τους ναυτικούς της Χερσώνας).

Σε ιατρικά συγγράμματα της Υστερης Αρχαιότητας τονίζεται η σημασία των επαγγελματικών ταξιδιών για την τελειοποίηση ενός γιατρού και την απόκτηση εξειδικευμένων ιατρικών γνώσεων. Στην πράξη είναι γνωστά τα μακρά ταξίδια του Αλεξανδρινού γιατρού Ησύχιου, του επονομαζόμενου Ψυχριστού (μεταξύ 425 και 470), και του Αλέξανδρου από τις Τράλλεις (6ος αι.), ο οποίος ως προσωπικός γιατρός του Βελισαρίου επισκέφθηκε πολλούς τόπους γύρω από τη Μεσόγειο· και οι δύο είχαν την ευκαιρία να μελετήσουν και να εφαρμόσουν τις πρακτικές μεθόδους της λαϊκής ιατρικής, κερδίζοντας τον θαυμασμό των συγχρόνων τους με τις επιδόσεις τους. Τη διεθνή φήμη και την πολύπλευρη μόρφωση των βυζαντινών γιατρών αποδεικνύει η συχνή πρόσκλησή τους από τον Πέρση Μεγάλο Βασιλιά και η επίσης συχνή χρησιμοποίησή τους σε διπλωματικές αποστολές στην αυλή του. Ως περιπλανώμενοι γιατροί διακρίθηκαν ιδιαίτερα οι Εβραίοι. Χαρακτηριστικό είναι το παρά-

δειγμα του καταγόμενου από την Οριά της Καλαβρίας Donnolo (10ος αι.). Οι πρακτικοί γιατροί επιδείκνυαν μεγαλύτερη κινητικότητα από εκείνους οι οποίοι ήταν εγκατεστημένοι στις πόλεις, κατά προτίμηση στις μεγαλουπόλεις, και μετακινούνταν μόνο, όταν προσδοκούσαν κέρδη, φήμη ή επαγγελματική ανέλιξη. Παρά ταύτα οι γιατροί απουσίαζαν αποδεδειγμένα από ορισμένες επαρχιακές πόλεις (λ. χ. το Ρήγιο και τη Μεσσήνη). Ο ιατρικός κλάδος άκμαζε ιδιαίτερα στη Μ. Ασία, όπου η συνέχεια της αστικής ζωής είναι μεγαλύτερη από όσο σε άλλες περιοχές της Αυτοκρατορίας. Εδώ συνυπάρχουν πρακτικοί γιατροί και γιατροί με θεωρητική κατάρτιση, ενώ ταξίδια των "πάνυ δοκίμων ἰατρῶν" θεωρούνται τον 9ο αι. μια αυτονόητη πραγματικότητα.

Η Κωνσταντινούπολη, ασύγκριτο καλλιτεχνικό κέντρο του μεσαίωνα, τροφοδοτεί τη βυζαντινή επαρχία με μεγάλους αρχιτέκτονες, οι οποίοι με αυτοκρατορική εντολή σχεδιάζουν και διευθύνουν σπουδαία αμυντικά ή κοινωφελή δημόσια έργα (όπως ο Ισίδωρος ο Νεότερος, ο Ιωάννης, ο Χρύσης). Οι αρχιτέκτονες που κατάγονται από την επαρχία πιο συχνά ταξιδεύουν σε άλλες επαρχίες, πολύ σπάνια αντίθετα μετακινούνται προς την Πόλη. Το ίδιο ισχύει και για τους μουσωτές και τους ζωγράφους. Πέρα από τη Σχολή της Κωνσταντινούπολης, η οποία επιβάλλει τεχνοτροπίες και ρυθμούς, υπάρχουν στην επαρχία ανθηρές καλλιτεχνικές σχολές, όπως η σχολή των μουσωτών της μικρής πόλης Μήδαβα στην Υπεριορδανία. Προφανώς τέτοιες σχολές υπήρχαν και στις μεγάλες επαρχιακές πόλεις.Οι εκπρόσωποί τους, οργανωμένοι σε συνεργεία, εργάζονται σε γειτονικές ή σχετικά απομακρυσμένες από την έδρα τους περιοχές. Τέλος αναφέρεται η περίπτωση των "ερασιτεχνών" καλλιτεχνών, οι οποίοι, αν και αξιωματούχοι, εξασκούν περιστασιακά την παλιά καλλιτεχνική δραστηριότητά τους στον τόπο, όπου υπηρετούν τη θητεία τους.

Ο οικοδομικός κλάδος στο Βυζάντιο χαρακτηρίζεται από μεγάλη κινητικότητα, ιδιαίτερα στη διάρκεια του 6ου αι. Ίβηρες,

Αρμένιοι και Ισαυροι μαστόροι, οργανωμένοι σε συντροφιές με ιεραρχική δομή, μετακινούνται με δική τους πρωτοβουλία στη Μ. Ασία και στη Συρία, όπου υπάρχουν απεριόριστες δυνατότητες απασχόλησης. Αλλες ειδικότητες από χειρώνακτες μετακαλούνται από την κεντρική κυβέρνηση στην Πόλη για την εκτέλεση δημοσίων έργων ή χρησιμοποιούνται μαζί με τον ντόπιο πληθυσμό για την ανοικοδόμηση πόλεων κατεστραμμένων από σεισμό ή την ίδρυση νέων πόλεων. Μηχανικοί και τεχνίτες, που ταξιδεύουν στο εξωτερικό με αυτοκρατορική εντολή, ανήκουν σε επίσημες αποστολές. Για παράδειγμα αναφέρουμε την κατασκευή μιας γέφυρας στο Σάβα ποταμό για λογαριασμό του Χαγάνου των Αβάρων, την οικοδόμηση του κάστρου των Χαζάρων Σάρκελ στον Ντον, την ανέγερση του ναού της Αγίας Σοφίας στο Κίεβο το 989 και του τζαμιού της Δαμασκού για λογαριασμό του Χαλίφη στα τέλη του 7ου αι. Έτσι, ως φορείς μιας μακρόχρονης και ανώτερης πολιτιστικής παράδοσης, οι αρχιτέκτονες, οι τεχνίτες και οι καλλιτέχνες του Βυζαντίου αναλαμβάνουν μακρινά ταξίδια, στη διάρκεια των οποίων εκτίθενται συχνά σε πολύ σοβαρούς κινδύνους.

Η αυξομειούμενη συχνότητα των σπουδαστικών ταξιδιών αντανακλά τις εναλλασσόμενες τύχες της βυζαντινής εκπαίδευσης. Τον 6ο αι. αρχίζει η παρακμή των μεγάλων κέντρων πανεπιστημιακής εκπαίδευσης της αρχαιότητας (Αθήνα και Βηρυτός). Τον 7ο και 8ο αι. με την απώλεια των μεγάλων αστικών κέντρων της Εγγύς Ανατολής το εκπαιδευτικό σύστημα της Αυτοκρατορίας παρακμάζει ολοκληρωτικά. Η βιογραφία του Ανανία από το Σιράκ αποδεικνύει ότι τον 7ο αι. έλειπαν όχι μόνο ανώτερες αλλά και μέσες σχολές. Μέχρι τις αρχές του 7ου αι. υφίσταται ακόμη η δυνατότητα απόκτησης μιας ανώτερης μόρφωσης στην Κωνσταντινούπολη. Λίγο αργότερα η δυνατότητα αυτή πεθαίνει μαζί με τον επιφανή Αθηναίο φιλόσοφο, το δάσκαλο του Αρμένιου δάσκαλου Τυχικού. Είναι χαρακτηριστικό ότι μια ομάδα νέων από την πρωτεύουσα ταξιδεύει στην Τραπεζούντα, όπου έχει εγκατασταθεί και διδάσκει ο Τυχικός, με

σκοπό να ακολουθήσει κοντά του ανώτερες σπουδές. Στη διάρκεια της Εικονομαχίας δυνατότητες για μια υποτυπώδη μόρφωση πέρα από τη στοιχειώδη υφίστανται σε μερικές επαρχιακές πόλεις, όπως οι Συρακούσες, ή πόλεις υπό αραβικό έλεγχο, όπως τα Ιεροσόλυμα και η Δαμασκός. Τα πρώτα σημάδια μιας αναγέννησης, που συνδέεται ίσως με τη δραστηριότητα του Φώτιου και του Λεόντα του Μαθηματικού, εμφανίζονται στα μέσα του 9ου αι., όπως αποδεικνύει η σλαβική βιογραφία του ιεραπόστολου των Σλάβων Κωνσταντίνου-Κύριλλου. Μια άλλη, πολύ καλύτερη εικόνα, σχετικά με το επίπεδο των σπουδών στην Πόλη, αναδύεται από το Βίο του Αθανάσιου Αθωνίτη. Ο Τραπεζούντιος αυτός νέος έρχεται γύρω στα 940 στην Κωνσταντινούπολη και, με την αμέριστη οικονομική συνδρομή ενός "κομμερκιάριου", όχι μόνο μορφώνεται στην ιδιωτική σχολή του διδασκάλου Αθανάσιου, αλλά σύντομα προάγεται σε βοηθό του και τέλος με απόφαση του Επάρχου σε "μαΐστορα", δηλ. σε διευθυντή μιας από τις συντεχνιακά οργανωμένες σχολές της μέσης βαθμίδας.

Τα ταξίδια φιλοσόφων και λογίων στο Βυζάντιο έχουν ποικίλες αφορμές, αιτίες και στόχους. Μοναδικό είναι το φιλοσοφικό και "βιωματικό" ταξίδι των επιφανών εκπροσώπων του νεοπλατωνισμού Δαμασκίου και Ισιδώρου από την Αλεξάνδρεια μέσω Συρίας και Μ. Ασίας προς την Αθήνα, σε μια εποχή που μαίνονταν οι διώξεις σε βάρος των εθνικών. Η εκούσια και σύντομη αποδημία των επτά καθηγητών της Σχολής των Αθηνών στην αυλή του Χοσρόη υπαγορεύτηκε από τα μέτρα που έλαβε ο Ιουστινιανός εναντίον τους και εναντίον της Ακαδημίας. Η ανασύνθεση του ταξιδιού καθώς και οι περαιτέρω τύχες των επτά φιλοσόφων και της Ακαδημίας αποτελούν ένα δισεπίλυτο ιστορικό πρόβλημα. Αξιομνημόνευτο είναι και το ταξίδι του Λέοντα μαθηματικού στην Ανδρο, με σκοπό την αναζήτηση χειρογράφων, σε μια εποχή οξύτατης παρακμής της πνευματικής ζωής και έλλειψης βιβλιοθηκών και βιβλίων (αρχές του 9ου αι.). Όταν ο Λέων επιστρέφει στη Κωνσταντινούπολη, γίνεται πολύ

γνωστός από τα ιδιωτικά του μαθήματα και παίρνει από τον αυτοκράτορα την εντολή, να διδάξει "δημόσια" στην Εκκλησία των Τεσσαράκοντα Μαρτύρων (περ. 829-33)· αργότερα αναλαμβάνει τη διεύθυνση της Σχολής που ίδρυσε ο Βάρδας στο παλάτι της Μαγναύρας.

Τα μαρτυρημένα ταξίδια γυναικών είναι σπάνια και γίνονται συνήθως σε γειτονικούς τόπους. Τα μακρινά θεωρούνται ιδιαίτερα επικίνδυνα για τη ζωή και την ηθική μιας γυναίκας. Ενδεικτικό για την προκατάληψη αυτή είναι το συχνά επανερχόμενο στα αγιολογικά κείμενα μοτίβο της γυναίκας, η οποία μεταμφιέζεται σε άνδρα, για να μπορέσει να απαλλαγεί από τη φυλακή της οικογένειας και να αναπνεύσει, ταξιδεύοντας, λίγο αέρα ελευθερίας. Γυναίκες αμφίβολης ηθικότητας θεωρούνται οι "καλλιτέχνιδες", που ταξιδεύουν συνήθως ως μέλη περιφερόμενων καλλιτεχνικών θιάσων. Κατέχουν μια ενδιάμεση κοινωνική θέση μεταξύ των δημοσίων γυναικών και εκείνων, των οποίων η ηθική κρίνεται ως ανεπίληπτη. Γυναίκες που κατάγονται από πολύ φτωχές οικογένειες παραδίνονται βάσει συμφωνιών και οικονομικών ανταλλαγμάτων σε ανελέητους προαγωγούς, οι οποίοι τις μεταφέρουν βίαια σε τόπους, όπου ανθεί η πορνεία. Οι πόρνες μαζί με τους περιφερόμενους μοναχούς ("κυκλευτές"), τους επαίτες, τους αστρολόγους, τους αλχημιστές, τους μουσικούς, άτομα με ασυνήθιστη σωματική διάπλαση και εμφάνιση, φυγάδες πάροικους και κατεστραμμένους από τα χρέη αγρότες ανήκουν στην ευρύτερη κατηγορία των περιθωριακών. Η κοινωνία τους αντιμετωπίζει με ανοχή, ειρωνεία ή επιθετικότητα, επειδή τους βλέπει ως κάτι το γραφικό, και παράδοξο ή, ακόμη χειρότερα, ως εχθρούς της κατεστημένης τάξης και των χρηστών ηθών. Οι ίδιοι οι περιθωριακοί προσπαθούν να επιβιώσουν και να αντιμετωπίσουν τις διώξεις των αρχών, που είναι επιφορτισμένες με την τήρηση της τάξης και τον έλεγχο της κυκλοφορίας, με συχνή αλλαγή ταυτότητας και διαρκείς μετακινήσεις.

Το τρίτο μέρος είναι αφιερωμένο στα επίσημα ταξίδια. Οι

διπλωματικές αποστολές ήταν σημαντικές όχι μόνο για την εξωτερική πολιτική του Βυζαντίου αλλά και για την προαγωγή του πολιτισμού και είχαν ποικίλες αιτίες, ενώ η κυκλοφορία των πρεσβευτών ρυθμίζονταν από διεθνώς ισχύοντες κανόνες εθιμικού δικαίου. Αν και ο αυτοκράτορας είχε προσωπικά τον πρώτο και τελευταίο λόγο σε ζητήματα εξωτερικής πολιτικής και διπλωματίας, ο καθορισμός της σύνθεσης των αποστολών αυτών υπάγονταν στην αρμοδιότητα του στενότερου συνεργάτη του, του Λογοθέτη του Δρόμου, που αντικατέστησε από το πρώτο μισό του 8ου αι. τον magister officiorum. Από πολλές απόψεις η θέση αυτών που ταξίδευαν ως μέλη επισήμων κρατικών αποστολών ήταν πάρα πολύ πλεονεκτική. Οι πρεσβευτές έπρεπε να είναι σκληραγωγημένοι και ανθεκτικοί στις κακουχίες, ενώ επικεφαλής των αποστολών τοποθετούνταν συνήθως ρήτορες, σοφιστές και γιατροί, που είχαν διαπραγματευτικές ικανότητες, όπως ο Πέτρος Πατρίκιος, ο Ζαχαρίας από τα Σούρα και ο Λέων Χοιροσφάκτης. Φυσικά σε περίπτωση αποτυχίας έπεφταν στη δυσμένεια του ηγεμόνα και απολύονταν από το αξίωμά τους. Οι πρεσβευτές ταξίδευαν με επιβλητικές συνοδίες, κατάφορτες με πολύτιμα δώρα, που προορίζονταν πρώτιστα για το πρόσωπο του ξένου ηγεμόνα· άλλοτε έπρεπε μ' αυτά να κερδηθεί η εύνοια πανίσχυρων υπουργών της αυλής του. Ορισμένες πρεσβείες, όπως αυτές που ανταλλάχτηκαν πιθανότατα με την Κίνα τον 7ο αι. και εκείνες που ταξίδεψαν μέχρι την Ισπανία τον 9ο και 10ο και τη Ρωσία το 10ο αι., ήταν εξίσου με ιδιώτες ταξιδιώτες εκτεθειμένες σε κινδύνους, καθώς ήταν υποχρεωμένες να υπερβούν ανυπέρβλητα γεωγραφικά εμπόδια.

Με αφορμή τις βυζαντινές διπλωματικές αποστολές του 6ου αι. μέχρι την Κεντρική Ασία, και ειδικότερα τη Σογδιανή και το Αλτάι, περιγράφονται με λεπτομέρεια οι διαδρομές στο λεγόμενο ευρασιατικό παρακλάδι του χερσαίου δρόμου του μεταξιού. Το παρακλάδι αυτό κατέληγε στη βόρεια πλευρά του Ευξείνου ή στην Τραπεζούντα. Το μακρύ και εξαιρετικά επί-

πονο ταξίδι διαρκούσε σύμφωνα με αξιόπιστες πηγές από 9 ως 12 μήνες.

Η διπλωματική επικοινωνία με την Περσία γίνονταν από προκαθορισμένους δρόμους μέσω Μ. Ασίας και Συρίας. Σημαντικές πρεσβείες περιλάμβαναν αρκετές εκατοντάδες ανθρώπους (πρεσβευτές και υπηρετικό προσωπικό). Το ταξίδι ακολουθούσε κατά κανόνα πολύ βραδείς ρυθμούς· η μετάβαση των Περσών διπλωματών στην Πόλη και η επιστροφή τους στην Κτησιφώντα έπρεπε να ολοκληρωθεί σε 103 συνολικά μέρες. Σε εξαιρετικές και επείγουσες περιπτώσεις τα χρονικά περιθώρια που είχαν στη διάθεσή τους οι πρεσβευτές ήταν πολύ στενότερα. Η παράδοση αυτή των σταθερών δρομολογίων και των άλλων διπλωματικών συνηθειών επηρέασε την διπλωματική επικοινωνία με το Χαλιφάτο. Οδεύοντας προς την Πόλη οι Άραβες διπλωμάτες διέσχιζαν έως τα μέσα του 9ου αι. τη Φρυγία· στους επόμενους αιώνες όμως ακολουθούσαν συνήθως ένα δρόμο που βρίσκονταν ανατολικότερα (μέσα από τα εδάφη της Καππαδοκίας). Παράλληλα χρησιμοποιούνταν ένα θαλάσσιο δρομολόγιο που διέρχονταν τα Στενά του Ελλησπόντου. Οι συνήθεις πρεσβείες που κινούνταν μεταξύ των δυο πρωτευουσών δεν ξεπερνούσαν σε αριθμό κατά κανόνα τους εκατό άνδρες. Σχετικά με την υποδοχή των πρεσβευτών και τη διαμονή τους έχουμε στη διάθεσή μας γραφικές και ενδιαφέρουσες περιγραφές και από τις δύο πλευρές, οι οποίες πρέπει φυσικά να χρησιμοποιούνται με προσοχή εξαιτίας των ανεκδοτολογικών στοιχείων, με τα οποία είναι διανθισμένες.

Οι διπλωματικές σχέσεις με τη Δύση γνώρισαν μια εντατικοποίηση από τα μέσα του 8ου αι. και εξής. Στο επίκεντρο βρίσκονται ζητήματα πολιτικά και εδαφικά, όπως το ακανθώδες πρόβλημα των "δυο αυτοκρατόρων", ο έλεγχος της Βενετίας κλπ. Βάσει διάσπαρτων μαρτυριών είναι δυνατή η ανασύνθεση των πρεσβευτικών δρομολογίων μεταξύ της εκάστοτε δυτικής πρωτεύουσας και της Πόλης. Τελευταίος σταθμός των βυζαντινών πρεσβειών, πριν διαβούν τα Φραγκικά σύνορα, είναι

η πόλη της Βενετίας και ενδιάμεσοι σταθμοί η Πάτρα, η Ζάρα και ίσως άλλες παραλιακές πόλεις της Δαλματίας. Ένα εναλλακτικό δρομολόγιο περνούσε από τη Ρώμη. Ταξίδια μέσω Οτράντο και Ρώμης μέχρι την πρωτεύουσα των Φράγκων διαρκούσαν συχνά μήνες ολόκληρους, όπως δείχνει η πρεσβεία του Λέοντος, επισκόπου Συνάδων, στα τέλη του 10ου αι.

Οι πολύ σημαντικές από πολιτισμική και πολιτικοστρατιωτική άποψη βυζαντινές ιεραποστολές χαρακτηρίζονται, όσο αφορά τον τρόπο με τον οποίο εγκαινιάζονται και πραγματοποιούνται, από πολυμορφία. Έτσι εκτός από τους προσηλυτισμούς βάρβαρων λαών που εγκαινιάζονται με την επίσκεψη του ηγεμόνα τους στην Πόλη και προωθούνται με στρατιωτικά και διπλωματικά μέσα, υπάρχουν και αποστολές που διεκπεραιώνουν ιεραπόστολοι, με τη συνδρομή και την υποστήριξη του κράτους, ή δραστήριοι εθελοντές, οι οποίοι δεν ενεργούν κατ' ανάγκη ως εκπρόσωποί του. Αυτό ισχύει λ.χ. για πολλές μονοφυσιτικές και λιγότερες αρμενικές ιεραποστολές. Οι επικεφαλής των μονοφυσιτικών ιεραποστολών (ο επίσκοπος Συμεών, ο Ιωάννης της Εφέσου, οι προσηλυτιστές της Νουβίας Ιουλιανός και Λογγίνος) διακρίθηκαν για το ζήλο τους, ενώ Αρμένιοι κληρικοί εργάστηκαν για τον εκχριστιανισμό των λαών του Καυκάσου. Σε ορισμένες περιοχές του Καυκάσου ο εκχριστιανισμός αποτέλεσε παράλληλα και εποικισμό, με την έννοια ότι ανοίχτηκαν δρόμοι και έτσι οι χώρες αυτές έγιναν προσπελάσιμες στον έξω κόσμο.

Ο εκχριστιανισμός των σλαβικών λαών στη διάρκεια του 9ου και 10ου αι. αποτέλεσε το αποκορύφωμα της ιεραποστολικής δράσης της βυζαντινής ορθόδοξης εκκλησίας. Τον ανολοκλήρωτο προσηλυτισμό των Χαζάρων ακολούθησε ο εκχριστιανισμός της Μοραβίας και της Ρωσίας. Το καινοφανές των σλαβικών ιεραποστολών είναι ότι ο χριστιανισμός διδάχτηκε στη γλώσσα των Σλάβων, αφού προηγουμένως, με την προεργασία των δυο μεγάλων φιλολόγων και γλωσσολόγων Κύριλλου και Μεθόδιου, διαμορφώθηκε όχι μόνο το σλαβικό αλφάβητο αλ-

λά και μια συγκροτημένη γραπτή σλαβική γλώσσα. Ο εκχριστιανισμός των Ρώσων πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με τις αρχές του Κύριλλου και του Μεθόδιου, αλλά κάτω από εντελώς διαφορετικές πολιτικές συνθήκες. Ενώ με την οργάνωση της σλαβικής ιεραποστολής ο Φώτιος θέλησε να ικανοποιήσει σχετικό αίτημα του Μοραβού ηγεμόνα Ροστισλάβου, ο εκχριστιανισμός των Ρώσων την εποχή του Βασιλείου Β΄ έχει μια πολύπλοκη προϊστορία, που αντανακλά την επιδίωξη του ηγεμόνα του Κιέβου να συνάψει συγγενικές σχέσεις με τον αυτοκρατορικό οίκο της Κωνσταντινούπολης. Με βάση διάφορες ενδείξεις πιθανολογείται ότι το ταξίδι των δυο Θεσσαλονικέων αδελφών πραγματοποιήθηκε από την Εγνατία οδό· ακολούθως η πολυάριθμη αποστολή διέπλευσε πιθανότατα την Αδριατική και ύστερα από μια σύντομη στάση στη Βενετία έφθασε στη Μοραβία μέσω της Via Amber, παλιάς ρωμαϊκής οδού. Ως γεωγραφική βάση του εκχριστιανισμού των Ρώσων χρησιμοποιήθηκε η Χερσώνα. Εκεί τελέστηκε η βάπτιση του Βλαδίμηρου και ο γάμος του με την Αννα, την αδελφή του αυτοκράτορα, ενώ ο επίσκοπος της πόλης και Χερσωνίτες κληρικοί δίδαξαν στους Ρώσους τη νέα θρησκεία και συνέβαλαν σημαντικά στην οργάνωση της νεότευκτης ρωσικής εκκλησίας. Η επιτυχία των βυζαντινών ιεραποστολών δεν οφείλεται μόνο στην ακτινοβολία του βυζαντινού πολιτισμού και την προσηλυτιστική μέθοδο αλλά πρωτίστως στο γλωσσικό όργανο που διαμορφώθηκε προς το σκοπό αυτό, μέγιστη απόδειξη του ανεκτικού και φιλελεύθερου πνεύματος που επέδειξε το Βυζάντιο κατά την οικοδόμηση των σχέσεών του με τους γείτονες λαούς, ιδιαίτερα αυτούς που ανήκαν στη λεγόμενη "Βυζαντινή Κοινοπολιτεία".

Στο πλαίσιο των αυτοκρατορικών μετακινήσεων παρουσιάζονται η προετοιμασία, η οργάνωση και η διεξαγωγή των λεγόμενων "Βασιλικών Ταξειδίων", δηλ. των αυτοκρατορικών εκστρατειών στο επίσημα διαμορφωμένο πρόγραμμά τους. Παράλληλα αναλύεται η εκπληκτικά πλούσια σύνθεση των αυτοκρατορικών αποσκευών. Η παράδοση των εκστρατειών αυτών

δεν τηρήθηκε πάντοτε με συνέπεια, εξαιτίας της τάσης των αυτοκρατόρων να παραμένουν καθηλωμένοι στην πρωτεύουσα, μιας τάσης που, σύμφωνα με τον Κεκαυμένο, είχε καταστροφικές συνέπειες για την ασφάλεια των υπηκόων και τις στρατιωτικές τύχες της αυτοκρατορίας. ~~Η ιταλική~~ εκστρατεία του Κώνσταντα θέτει ως υποδειγματική αυτοκρατορική επιχείρηση ζητήματα σχετικά με τα κίνητρα και το δρομολόγιό της. Ως καθαυτό ταξίδια ιδιαίτερη σημασία έχουν τα "μεταστασίματα" αναψυχής που επιχειρούν οι αυτοκράτορες σε γειτονικά με την πρωτεύουσα ανάκτορα, θέρετρα και λουτρά (Βρύας, Πηγές, Προύσα, Ολυμπος της Βιθυνίας, Πύθια, Αγχίαλος) από συγκεκριμένα δρομολόγια και με τη βοήθεια ενός στολίσκου από θαλαμηγούς, του οποίου μπορούμε εύκολα να παρακολουθήσουμε την εξέλιξη με βάση πηγές από τον 9ο, 10ο και 11ο αι. Παράλληλα αναφέρονται αυτοκρατορικά ταξίδια με σκοπό την πανηγυρική εγκαινίαση δημοσίων έργων ή των τειχών ανοικοδομημένων πόλεων καθώς και προσκυνήματα μελών της αυτοκρατορικής οικογένειας.

Οι αφορμές και οι αιτίες, οι στόχοι και η συχνότητα των επισκοπικών ταξιδιών διαφοροποιούνται κατά τους τόπους και τις περιστάσεις. Οι επίσκοποι ταξίδευαν συχνά για να λάβουν το χρίσμα, όταν ανέκυπταν προβλήματα εκκλησιαστικής φύσης και συγκαλούνταν τοπικές ή γενικές σύνοδοι, ύστερα από αυτοκρατορική πρόσκληση ή για την προώθηση και την επίλυση προβλημάτων του ποιμνίου τους. Τα ταξίδια αυτά πραγματοποιούνταν από θαλάσσιους και χερσαίους δρόμους με την βοήθεια υποζυγίων και δεν ήταν πάντοτε αυτονόητα, όπως συνέβαινε με τους εκπροσώπους των ανατολικών πατριαρχείων στη διάρκεια της Αραβοκρατίας, ούτε απαλλαγμένα από κινδύνους. Λιγότερο επικίνδυνα ήταν πάντως, όταν συγκαλούνταν γενικές σύνοδοι, γιατί στην περίπτωση αυτή το κράτος αναλάμβανε τα έξοδα και έθετε στη διάθεση των επισκόπων ασφαλή μέσα μεταφοράς. Παρά τη θέλησή του ταξίδευε ένας επίσκοπος, όταν η έδρα του καταλαμβάνονταν από βαρβάρους, όπως συνέβη συ-

χνά στη διάρκεια των σλαβικών επιδρομών. Στην περίπτωση αυτή γίνεται λόγος για εγκαταλειμμένες επισκοπές και τιτλούχους επισκόπους, οι οποίοι συνήθως καταφεύγουν και περνούν τον καιρό τους στην Κωνσταντινούπολη. Η ενότητα κλείνει με την παρουσίαση ορισμένων επώνυμων επισκοπικών ταξιδιών, για τα οποία επιστολές και άλλες πηγές παρέχουν κάπως επαρκείς πληροφορίες.

Η μεταφορά ειδήσεων και πληροφοριών εξασφαλίζονταν με τους κατασκόπους, τους ταχυδρόμους και το σύστημα του οπτικού τηλέγραφου. Πλευρές της λειτουργίας των υπηρεσιών εσωτερικής ασφαλείας και κατασκοπείας, που είχαν ζωτική σημασία για την προστασία του καθεστώτος και της εδαφικής ακεραιότητας του κράτους, αποκαλύπτουν ιστοριογραφικά και αγιολογικά κείμενα. Παρά τις κατηγορίες του Προκόπιου για κατάργηση των υπηρεσιών ασφαλείας από τον Ιουστινιανό, αυτές φαίνεται ότι γνώρισαν ιδιαίτερη ανάπτυξη στην εποχή του με τη δημιουργία επιτελικών κέντρων και δικτύων πρακτόρων. Ένα τέτοιο κέντρο συλλογής πληροφοριών και συντονισμού πρακτόρων βρίσκονταν στις Συρακούσες της Σικελίας στις παραμονές της Βανδαλικής εκστρατείας. Στη διάρκεια της Αραβοβυζαντινής σύγκρουσης οι υπηρεσίες εσωτερικής και εξωτερικής ασφαλείας αναδιοργανώθηκαν, για να ανταποκριθούν στις νέες ιστορικές συνθήκες. Διάφορα επεισόδια από τον "πόλεμο των κατασκόπων" και αφηγήσεις σχετικά με τις μετακινήσεις τους πείθουν για την τελειότητα των κατασκοπευτικών μεθόδων, οι οποίες έφθαναν από την απλή κατασκοπεία και την αντικατασκοπεία έως τη χρήση διπλών πρακτόρων και κρυπτογραφικών τρόπων διαβίβασης μηνυμάτων. Άλλες φορές η κατασκοπεία ασκούνταν με το πρόσχημα της επαιτείας ή κάτω από τον προστατευτικό μανδύα του εμπορίου.

Οι ονομασίες των ταχυδρόμων διαφοροποιούνται σύμφωνα με το είδος του μεταφερόμενου μηνύματος και την εποχή. Το ακριβές περιεχόμενο των σχετικών όρων δεν είναι πάντοτε σαφές. Κατά κανόνα οι ταχυδρόμοι μετέφεραν επιστολές ή αυτοκρατορικούς ορισμούς ή ειδήσεις από τα πεδία των μαχών ή ειδήσεις θρησκευτικού περιεχομένου με πολιτική σημασία και ήταν σε θέση να επιτύχουν απίστευτες επιδόσεις, καθώς τα μηνύματα έπρεπε να διαβιβαστούν με τη μέγιστη δυνατή ταχύτητα. Συγκεκριμένα παραδείγματα δείχνουν τα όρια, μέσα στα οποία κινούνταν οι υψηλές αυτές επιδόσεις. Μοναδική ήταν η λειτουργία, την οποία ασκούσαν οι επιγραφικά μαρτυρούμενοι "Κορασιοδρόμοι", οι οποίοι μετέφεραν καθημερινά επιστολές, ειδήσεις και μικρά δέματα ανάμεσα στο Κοράσιο και την Κώρυκο.

Η λειτουργία του περίφημου οπτικού τηλέγραφου στηρίζονταν στην ύπαρξη εννέα "φανών", τοποθετημένων σε ισάριθμες κορυφές ορεινών όγκων της Μ. Ασίας μεταξύ Λούλου και Φάρου· ο "τηλέγραφος" μπορούσε να μεταδίδει μηνύματα σχετικά με τις δραστηριότητες των αραβικών στρατιών στην Κιλικία στο εκπληκτικά σύντομο χρονικό διάστημα της μιας ώρας. Ο τηλέγραφος λειτούργησε στη διάρκεια του 9ου αι., οπότε και καταργήθηκε ως ιδιαίτερα δαπανηρός, ύστερα μάλιστα από τη νικηφόρα για τα βυζαντινά όπλα μάχη του Πόσοντος (863). Ίχνη από μεταγενέστερες εγκαταστάσεις μετάδοσης ειδήσεων με οπτικά σήματα διαπιστώνονται και σε άλλες περιοχές της αυτοκρατορίας.

Το τέταρτο μέρος της παρούσας μελέτης είναι αφιερωμένο στα χερσαία ταξίδια. Εξετάζονται διάφορα είδη μεταφορικών μέσων, με πρώτο την άμαξα. Η χρήση της ήταν ιδιαίτερα διαδεδομένη στο πλαίσιο της υπηρεσίας των κρατικών ταχυδρομείων έως τον 6ο αι. Στη συνέχεια περιορίζεται εξαιτίας διαφόρων παραγόντων, όπως ήταν η δυσμενής εξέλιξη στην κατάσταση του οδικού δικτύου της αυτοκρατορίας. Στη Μεσοβυζαντινή Περίοδο οι άμαξες χρησιμοποιούνται από το στρατό ως αμυντικά και μεταφορικά μέσα. Στην αγροτική οικονομία οι άμαξες εξυπηρετούν τη μεταφορά αγροτικών προϊόντων και οικοδομικών υλικών ή ξυλείας. Είναι πολύ πιθανό, ότι, εξαιτίας του μικρού μήκους και της ασυνέχειας των αμαξιτών δρόμων, η χρή-

ση αμαξών δεν υπερέβαινε τα όρια των επί μέρους επαρχιών. Με το δεδομένο αυτό τα καραβάνια ζώων ήταν περισσότερο κατάλληλα για μεταφορές εμπορευμάτων σε μεγάλες αποστάσεις. Διάφορες παραστάσεις σε μικρογραφίες και πληροφορίες από παπύρους επιτρέπουν την περιγραφή και ταύτιση διαφόρων τύπων αμαξών και των εξαρτημάτων τους. Η χρήση πολυτελών αμαξών από αυτοκράτορες και αξιωματούχους, κυρίως στις διάφορες δημόσιες εμφανίσεις τους και λιγότερο στις μετακινήσεις τους εκτός Κωνσταντινούπολης, μαρτυρείται από χρονογραφικές πηγές.

Τα φορεία εξασφάλιζαν άνετη μετακίνηση στους εκπροσώπους της αριστοκρατίας. Μαρτυρούνται διάφοροι τύποι φορείων. Ιδιαίτερα πολυτελές ήταν το φορείο της Δανιηλίδας. Η αύξηση των μαρτυριών για τη χρήση φορείων τον 7ο αι. είναι ίσως μια έμμεση ένδειξη για την παρακμή των δρόμων, πάνω στους οποίους κυκλοφορούσαν παλιότερα άμαξες. Όσο αφορά τη χρήση αυτού ή εκείνου του μεταφορικού ζώου, αυτή προσδιορίζονταν τόσο από τις ιδιότητες αυτών των ζώων όσο και από οικονομικούς και θρησκευτικούς - ηθικούς λόγους. Το οικονομικότερο ήταν ο ταπεινός γάιδαρος, ο οποίος προτιμώνταν από τον απλό λαό και τους μοναχούς, επειδή χρησιμοποιήθηκε από τον Ιησού και τη μητέρα του. Ημίονοι χρησιμοποιήθηκαν κατά κόρο στον ανεφοδιασμό των μοναστηρίων και στο μικρεμπόριο, οι πολύ ανθεκτικές καμήλες στις μεταφορές εμπορευμάτων με μεγάλο όγκο, ιδιαίτερα στο χώρο της Μέσης Ανατολής και στις ερήμους της Αραβίας και της Αφρικής, ενώ αξιοπρόσεκτη είναι η χρήση βοδιών στον Τίβερη και στους άλλους ίσως μεγάλους ποταμούς της αυτοκρατορίας για την έλξη λέμβων φορτωμένων με εφόδια. Αντικείμενο συνοπτικής διαπραγμάτευσης αποτελεί η ειδική χρήση αυτών των ζώων στο πλαίσιο του cursus publicus και του cursus clabularis καθώς και οι μεταβολές στην εξάρτυσή τους στη διάρκεια του Μεσαίωνα.

Στην ενότητα τη σχετική με τους δρόμους εξετάζονται η ορολογία, οι διάφοροι τύποι δρόμων και η εξέλιξη του οδικού

δικτύου της αυτοκρατορίας σε συνδυασμό με τις εργασίες που γίνονταν για τη συντήρηση παλαιών και την κατασκευή νέων δρόμων και γεφυρών, όχι μόνο από πλευράς κράτους αλλά και από μονές και ίσως από κοινότητες. Η κατασκευή νέων δρόμων ήταν περιορισμένη· αλλά χάρη στη συντήρηση των υφιστάμενων δρόμων που ήταν σε γενικές γραμμές αδιάλειπτη, αν και συχνά ανεπαρκής, το Βυζαντινό Κράτος διέθετε ένα πολύ καλό για τα μέτρα της εποχής εκείνης οδικό δίκτυο που εξασφάλιζε την ανεμπόδιστη κυκλοφορία των εμπορευμάτων και των ανθρώπων.

Η μακρά ενότητα για τα δρομολόγια ανοίγει με τη Νότια Ιταλία, όπου οι μεγάλες οδοί της Ρωμαϊκής εποχής, Αππία (από τη Ρώμη ως τον Τάραντα), Ποπιλία (από την Καπύη κατά μήκος της ακτής ως το Ρήγιο) και Τραϊάνα (στην ακτή της Απουλίας) εξακολούθησαν να χρησιμοποιούνται και στο Μεσαίωνα από ιδιώτες και το στρατό, περιστασιακά ενισχυόμενες με οικοδόμηση φρουρίων, ανανέωση παλαιών και εγκαταλειμμένων οικισμών και ίδρυση στρατιωτικών αποικιών κατά μήκος τους ή στην άμεση γειτονιά τους. Μαζί με τα στρατιωτικά δρομολόγια εξετάζονται οι μαζικές μετακινήσεις πληθυσμών εξαιτίας αραβικών στρατιωτικών επιχειρήσεων. Οι πληθυσμοί αυτοί μεταναστεύουν με την καθοδήγηση μοναχών από τη Σικελία σε απρόσιτες ορεινές περιοχές της Νότιας Ιταλίας ή διασχίζουν το πέλαγος και φθάνουν στην Πελοπόννησο. Παράλληλα παρουσιάζονται λεπτομερειακά, κυρίως με βάση αγιολογικές πηγές, τα προσκυνήματα και τα υπόλοιπα εκούσια ή ακούσια, επίσημα ή ιδιωτικά και μοναχικά δρομολόγια, συνήθως με κατεύθυνση από Νότο προς Βορρά. Ως παράδειγμα μπορούν να χρησιμεύσουν τα ταξίδια του Σάββα από το Κολλεσάνο. Στη διάρκεια μιας αραβικής εισβολής ο μοναχός αυτός εγκαταλείπει μαζί με πλήθη φυγάδων τη Μονή του Αγίου Φιλίππου στο Αγύριον (Κεντρική Σικελία), φθάνει στο οχυρό της Ραμέττας και, αφού διαπλέει τη θάλασσα, προσορμίζεται στην "κώμη των Καρονιτών" (ακτή της Καλαβρίας). Μια νέα εισβολή των Αγαρη-

νών τον αναγκάζει να μεταναστεύσει στην ορεινή περιοχή του Μερκουρίου και το Λατινιανό (μέσα του 10ου αι.). Αργότερα ταξιδεύει δυο φορές στη Ρώμη· τη μια φορά ως προσκυνητής μέσω Τερρακίνας και Αλμπάνο και την άλλη επικεφαλής μιας διπλωματικής αποστολής προς τον Γερμανό αυτοκράτορα Όθωνα Β΄ (981).

Στην αρχή της ενότητας για τα δρομολόγια στη χερσόνησο του Αίμου εξετάζονται οι τύχες του θεσμού των κρατικών ταχυδρομείων. Η συχνή καταστροφή των ταχυδρομικών σταθμών στο παρελθόν (5ος και 6ος αι.) ανάγκασε τον Ιουστινιανό Α΄ να προχωρήσει σε ένα είδος "στρατιωτικοποίησης" του συστήματος, με ανέγερση φρουρίων και οχυρωμένων πύργων και πόλεων στη θέση παλαιών και κατεστραμμένων ή εγκαταλειμμένων σταθμών. Το νέο σύστημα ήταν προφανώς απλούστερο και οικονομικότερο, για το λόγο αυτό τα βασικά του στοιχεία χρησιμοποιήθηκαν αργότερα, στην οξύτερη φάση των αραβικών εισβολών, για τη μεταρρύθμιση του συστήματος των σταθμών στο χώρο της Μ. Ασίας.

Η σπουδή της ιστορίας της Εγνατίας οδού σε συνάρτηση με συγκεκριμένα στρατιωτικά, διπλωματικά και άλλα ταξίδια επιβεβαιώνει την πάγκοινη αλήθεια, ότι δηλ., ύστερα από μια φάση μεγάλης ακμής στη διάρκεια του 6ου αι., το δυτικό τμήμα του δρόμου εγκαταλείφθηκε ως κύρια αρτηρία επικοινωνίας με την Ιταλία, στις αρχές του 7ου αι. Οι Σλάβοι κατέστρεψαν όχι μόνο τις κυριότερες πόλεις - σταθμούς αλλά πιθανόν και τμήματα του οδοστρώματος. Με τη στρατιωτική αναδιοργάνωση και τη διοικητική επανενσωμάτωση της περιοχής ο δρόμος επαναλειτούργησε στη διάρκεια του 9ου αι., οπότε, πιθανότατα, κατέστη δυνατή η πραγματοποίηση επισκευών. Παρά την απειλή που αντιπροσώπευαν κατά καιρούς οι Σλάβοι και οι Βούλγαροι το ανατολικό τμήμα του δρόμου μεταξύ Θεσσαλονίκης και Πόλης μπόρεσε, αντίθετα από το δυτικό μεταξύ Θεσσαλονίκης και Δυρράχιου, να λειτουργήσει χωρίς προβλήματα σε όλη τη διάρκεια των λεγόμενων "σκοτεινών αιώνων". Ένα από τα α-

ξιομνημόνευτά ταξίδια είναι εκείνο του Άραβα αιχμαλώτου Ιμπν Γιαχία στην καμπή από τον 9ο στον 10ο αι., ο οποίος διέσχισε το ανατολικό τμήμα της Εγνατίας με άλογα της βυζαντινής ταχυδρομικής υπηρεσίας σε 12 μέρες. Ο γεωγράφος Ιδρισί από την πλευρά του αναφέρει, πιθανόν αξιοποιώντας πληροφορίες που προέρχονταν από τους Σταυροφόρους, ότι η πορεία στο δυτικό τμήμα του δρόμου απαιτούσε 13 συνολικά μέρες. Από το συνδυασμό των δυο πληροφοριών προκύπτει ότι η συνολική διάρκεια ενός ταξιδιού επί της Εγνατίας ήταν από το 10ο έως τον 12ο αι. 25 μέρες, μια επίδοση που πλησιάζει εκείνες του 6ου αι.

Το βορειότερο έως τη Σερδική τμήμα της μεγάλης Διαγώνιας ή Στρατιωτικής οδού (Σιγγηδόνα- Κωνσταντινούπολη), η οποία εξασφάλιζε την επικοινωνία με την κεντρική Ευρώπη, τέθηκε εκτός λειτουργίας ήδη από τον 6ο αι. Ο ιστορικός Πρίσκος είχε στη διάρκεια της περίφημης πρεσβείας στην αυλή του Αττίλα (448) την ευκαιρία να διαπιστώσει την πλήρη κατάρρευση των ταχυδρομικών σταθμών εξαιτίας των ουννικών επιδρομών. Η επαναλειτουργία του βορειότερου τμήματος της Στρατιωτικής οδού πρέπει να τοποθετηθεί χρονικά μετά το 864, δηλ. μετά τον προσηλυτισμό των Μοραβών και των Βουλγάρων. Από το δρόμο αυτό πραγματοποιήθηκε πιθανότατα η επιστροφή του Μεθόδιου στην Πόλη το 882, όπως και το περιπετειώδες ταξίδι των μαθητών του, που διώχθηκαν το 885 - 886 από τη Μοραβία και έφθασαν στην πρωτεύουσα των Βουλγάρων Πλίσκα μέσω Δούναβη και Βελιγραδίου. Το άνοιγμα του δρόμου μέσω Ουγγαρίας επέτρεψε από το 997 και εξής τη χρησιμοποίηση της Στρατιωτικής οδού από πολυάριθμες ή μικρές ομάδες προσκυνητών που δρουν ως προπομποί των "ένοπλων προσκυνητών", δηλ. των Σταυροφόρων, των οποίων τα στίφη θα πλημμυρίσουν τη Χερσόνησο του Αίμου στα τέλη του 11ου αι. Τέλος εξετάζονται οι δευτερεύοντες δρόμοι που χρησιμοποιήθηκαν σε επιχειρήσεις του 6ου αι. αλλά και στη διάρκεια των Βυζαντινοβουλγαρικών συγκρούσεων του 7ου, 8ου και 9ου αι. Η μοναδι-

κή από τις οδικές αυτές συνδέσεις που δεν είχε καθαρά στρατιωτικό χαρακτήρα, ήταν ο παράκτιος δρόμος από την πρωτεύουσα κατά μήκος της βόρειας ακτής της Προποντίδας, αφού χρησιμοποιούνταν συχνά από αριστοκράτες, οι οποίοι ήθελαν να επισκεφθούν τα "προάστειά" τους.

Όσο αφορά τον ελλαδικό χώρο, η μοναδική σύνδεση μεταξύ Θεσσαλονίκης και Νότιας Ελλάδας περνούσε από την κοιλάδα των Τεμπών, τη Λάρισα, τη Λαμία και τη Θήβα και έφθανε στην Αθήνα και την Κόρινθο. Χρησιμοποιήθηκε από ιδιώτες (λ. χ. τον Γρηγόριο Δεκαπολίτη) και επίσημες αποστολές και κατά καιρούς ως οδός εισβολής. Δυο δευτερεύοντες δρόμοι συνέδεαν τη Θεσσαλία με τη Θεσπρωτία και τη Λαμία με τη Ναύπακτο. Το οδικό δίκτυο της Πελοποννήσου, που ήταν εν χρήσει στην περίοδο που μας αφορά, παραμένει ως ένα βαθμό άγνωστο, καθώς από τις αφηγηματικές πηγές σχεδόν μόνο ο Βίος του Αγίου Νίκωνος αναφέρει ταξίδια, κύρια στο ανατολικό και το νότιο μέρος της χερσονήσου. Φαίνεται ότι εξαιτίας των δημογραφικών μεταβολών του 7ου αι. τέθηκε εκτός λειτουργίας το δίκτυο του κεντρικού τμήματος της Πελοποννήσου· αντίθετα οι περιφερειακές συνδέσεις διατηρήθηκαν βασικά άθικτες, ενώ νέοι δρόμοι δημιουργήθηκαν προς τα νέα αστικά κέντρα που προέκυψαν από τις μετατοπίσεις ελληνικού πληθυσμού (Μονεμβασία, Κυπαρισσία κλπ.).

Στον ευρύτατο γεωγραφικό χώρο της Μ. Ασίας οι κυριότερες οδικές αρτηρίες είχαν αφετηρία την Κωνσταντινούπολη, όπως η περίφημη "Οδός των Προσκυνητών", η οποία διέσχιζε λοξά τη Μ. Ασία, περνώντας από τη Νίκαια, τη Νικομήδεια, την Ιουλιούπολη κοντά στις Συκεές, την Αγκυρα, την Κολώνεια Αρχελαΐδα και τη Ναζιανζό, και έφθανε μέσω των Πυλών της Κιλικίας στην Ταρσό, απ' όπου συνέχιζε προς τη Συρία και την Παλαιστίνη. Ο δρόμος αυτός χρησιμοποιήθηκε από προσκυνητές τον 4ο και πάλι τον 11ο αι., όταν κατέστη δυνατή η χρήση του χερσαίου δρόμου μέσω Ουγγαρίας, αποκλειστικά δε από Βυζαντινούς (όπως για παράδειγμα τον ερημίτη Αντίοχο και το

Θεόδωρο Συκεώτη) στο ενδιάμεσο χρονικό διάστημα. Ενας άλλος μεγάλος διαγώνιος δρόμος περνούσε από το Αμόριο και κατευθύνονταν προς τις Πύλες της Κιλικίας, ενώ ένα παρακλάδι του κατέληγε στην Αττάλεια· μεταξύ των άλλων στο δρόμο αυτό ταξίδεψαν ο Αντώνιος ο Νεώτερος και ο Κωνσταντίνος ο Ιουδαίος. Πέρα από τους μεγάλους αυτούς διαγώνιους δρόμους οι προσκυνητές και οι μοναχοί της Μεσοβυζαντινής Περιόδου συνήθιζαν να χρησιμοποιούν τον ημικυκλικό δρόμο που περνούσε διαδοχικά από την Εφεσο, τις Χώνες και τα Μύρα και συνέχιζε μέσω Αττάλειας μέχρι την Κύπρο. Ως παραδείγματα αναφέρονται τα ταξίδια του Ιωαννίκιου και του Πέτρου από την Ατρόα. Παράλληλα εξετάζονται δρομολόγια στη βορειοδυτική Μ. Ασία (όπως για παράδειγμα του Μονοφυσίτη Ιάκωβου Μπουρντάνα, ο οποίος διέσχισε επανειλημμένα στα μέσα του 6ου αι. τις επαρχίες Ασία, Λυδία και Καρία). Ο Βίος του Λάζαρου Γαλησιώτη υπανίσσεται ή αναφέρει ρητά την ύπαρξη ποικίλων συνδέσεων με επίκεντρο το όρος Γαλήσιο και τη γειτονική Εφεσο. Μεγάλη σημασία είχε η επικοινωνία με την Κωνσταντινούπολη μέσω Λοπαδίου. Στη βόρειο Μ. Ασία μαρτυρούνται δυο οδικές συνδέσεις: η μία οδηγούσε μέσω Παφλαγονίας στα Ευχάϊτα, η άλλη βρίσκονταν νοτιότερα και κατέληγε στο Χαρσιανό Κάστρο με ενδιάμεσους σταθμούς την Αγκυρα και τη Σεβάστεια.

Στη Συρία μεγάλη σπουδαιότητα είχε η σύνδεση της Αντιόχειας με την Κιλικία μέσω Αμανικών Πυλών, καθώς αποτελούσε συνέχεια της "Οδού των Προσκυνητών". Σημαντικός ήταν ακόμη ο στρατιωτικός δρόμος που είχε αφετηρία την Αντιόχεια και κατευθύνονταν ανατολικά, περνώντας από την Ιεράπολη, τις Βάτνες, την Εδεσσα και τις Κάρρες. Το δρόμο αυτό ακολούθησαν η Εγερία, την άνοιξη του 384, κι ακόμη ο αυτοκράτορας Ιουλιανός και ο πρεσβευτής Μέγας (539 -540). Αξίζει να αναφερθούν επίσης τα ταξίδια του Ιωάννη Μόσχου στη Συρία και την Κιλικία κατά την πρώτη δεκαετία του 7ου αι.

Οι βασικές πληροφοριακές πηγές μας για δρομολόγια στην

Παλαιστίνη είναι τα Οδοιπορικά των προσκυνητών και οι Βίοι του Κύριλλου από την Σκυθόπολη. Ο μοναχός Σάβας ταξίδεψε δυο φορές από τη μονή του μέχρι τη Σκυθόπολη μέσω Καισάρειας. Τα ακριβή δρομολόγιά του μπορούν να ανασυντεθούν με βάση τον Οδηγό του Θεοδόσιου. Ποικίλες μετακινήσεις του σε παράκτιες παλαιστινιακές πόλεις με αφετηρία τα Ιεροσόλυμα αναφέρει ο Ιωάννης Μόσχος. Για να φθάσει κανείς στην Αίγυπτο, ακολουθούσε τον παράκτιο δρόμο, όπως η Ρωμαία Παύλα ή το δρόμο της ερήμου μέσω Ελούσας και Αιλάς ή Γάζας και Κλύσματος. Αν και ο παράκτιος δρόμος ήταν ο πιο σύντομος, οι προσκυνητές (όπως για παράδειγμα ο Αντονίνος της Πλακεντίας και η Εγερία) προτιμούσαν τον δεύτερο, γιατί τους επέτρεπε να επισκεφθούν το Όρος Σινά. Στην Αίγυπτο ο Νείλος, οι παραπόταμοι και οι διώρυγές του προσέφεραν δυνατότητες μετακίνησης σε υδάτινους δρόμους. Αναφέρουμε για παράδειγμα τα ταξίδια του Φιντέλις, του Βερνάρδου και του Επιφάνιου Αγιοπολίτη. Υπήρχαν τέσσερις συνολικά δρόμοι που οδηγούσαν από τον Νείλο στην Ερυθρά Θάλασσα. Παραδειγματικό δρομολόγιο που συνδυάζει ποταμοπλοΐα στο Νείλο με οδοιπορία στην έρημο είναι εκείνο του πρεσβευτή Ιουλιανού που έφθασε στην Ερυθρά Θάλασσα ίσως από το δρόμο Κοπτός - Βερενίκη. Όσο για την περίφημη διώρυγα του Τραϊανού, αυτή, όπως φαίνεται, δεν χρησιμοποιήθηκε στη διάρκεια της βυζαντινής κυριαρχίας στην Αίγυπτο. Ο μακρός παράκτιος δρόμος Αλεξάνδρεια - Καρχηδόνα χρησιμοποιήθηκε στο τελευταίο τμήμα του κατά τις επιχειρήσεις εναντίον των Βανδάλων. Παράλληλα υπήρχαν δρόμοι που οδηγούσαν στο εσωτερικό της Βυζακηνής. Έτσι στο δρόμο Λάριβος - Καρχηδόνα έκαμε το τελευταίο ταξίδι του ο γιατρός Πηγάσιος (544).

Στην ενότητα τη σχετική με τους κινδύνους που αντιμετώπιζαν οι ταξιδιώτες ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στη ληστεία. Το φαινόμενο αυτό μπόρεσε να αναπτυχθεί σχετικά μόνο σε ερημες και δυσπρόσιτες μεθοριακές περιοχές. Ως παραδείγματα αναφέρονται οι περιπτώσεις των Σκαμάρων, που δρούσαν στις

ορεινές περιοχές και πιθανότατα χρησιμοποιούνταν περιστασιακά από την κυβέρνηση της Πόλης για την αναχαίτιση εισβολών από το Βορρά, σε ένα ρόλο ανάλογο με αυτόν που επιτελούσαν οι Μαρδαΐτες, των ορεσίβιων Ισαύρων, που με τη δράση τους απέκλειαν συχνά τα περάσματα προς τη Συρία, των Βλεμμύων και των Νοβάδων στα νότια σύνορα της Αιγύπτου και τέλος των Σλάβων της Θράκης, οι οποίοι διενεργούσαν ληστρικές πράξεις στα περάσματα του Στρυμόνα.

Παράλληλα επισημαίνονται οι κίνδυνοι που συνεπάγονταν για την επικοινωνία οι εξεγέρσεις εθνικών μειονοτήτων, όπως των Σλάβων στη Μακεδονία και τη Θράκη, των Σαμαρειτών στην Παλαιστίνη, και οι εισβολές νομάδων του Βορρά, όπως των Ούγγρων κατά την 4η δεκαετία του 10ου αι. Κινδύνους και δυσχέρειες στην επικοινωνία και τις μεταφορές δημιουργούσαν επίσης τα φυσικά γεωγραφικά εμπόδια και οι καιρικές συνθήκες, όπως φαίνεται ανάγλυφα στα παρατιθέμενα από αγιολογικά και άλλα κείμενα παραδείγματα.

Το πέμπτο μέρος είναι αφιερωμένο στα θαλάσσια ταξίδια. Σε σύγκριση με τα πολεμικά τα εμπορικά πλοία χαρακτηρίζονταν από μεγαλύτερη τυπολογική διαφοροποίηση. Αυτή καθορίζονταν από εθνικοτοπικές ναυτικές παραδόσεις. Ως παράδειγμα αναφέρονται οι τύποι των εμπορικών πλοίων που κυριαρχούσαν στα παράλια της Δαλματίας και της Παμφυλίας - Κιλικίας. Η εμφάνιση των ίδιων τύπων πλοίων στην αλιεία και την εμπορική ναυτιλία δείχνει τη σπουδαιότητα των αλιευτικών στολίσκων όχι μόνο για την απόκτηση της απαιτούμενης για μακρά εμπορικά ταξίδια ναυτικής πείρας αλλά και για τη διαμόρφωση συγκεκριμένων τύπων εμπορικών πλοίων. Η συνήθεια να βαπτίζουν τα πλοία με συγκεκριμένα ονόματα φαίνεται ότι εξέλιπε για το χρονικό διάστημα από τον 6ο έως και το 12ο αι., αν εξαιρέσει κανείς ελάχιστες περιπτώσεις.

Μια άλλη χαρακτηριστική τάση της Μεσοβυζαντινής Περιόδου που εμφανίζεται στα χρόνια της Ύστερης Αρχαιότητας είναι η ναυπήγηση πλοίων μικρής χωρητικότητας. Σε αγιολογικά

κείμενα μαρτυρείται σποραδικά ναυπήγηση μεγαλύτερων μονάδων, που όμως αποτελούσαν εξαιρέσεις και δεν μπορούσαν σε καμιά περίπτωση να συγκριθούν με τα γιγαντιαία σιτοφόρα πλοία που έπλεαν κατά τη Ρωμαϊκή Περίοδο μεταξύ Ρώμης και Αλεξάνδρειας. Η μέση χωρητικότητα των μεσοβυζαντινών πλοίων ανέρχονταν σε λίγες δεκάδες τόννων. Η τάση κατασκευής μικρών ή μέτριων στο μέγεθος πλοίων ενισχύεται τον 11ο και το 12ο αι, όπως δείχνουν πληροφορίες σχετικές με τις τρεις διαστάσεις και τη χωρητικότητα των μοναστηριακών πλοίων. Για το φαινόμενο αυτό υπήρχαν διάφορες αιτίες, όπως η διακοπή των μεταφορών σιταριού από την Αλεξάνδρεια στη Ρώμη, η κατάργηση των σωματείων των Navicularii και οι κίνδυνοι της πειρατείας που ανάγκαζαν τους ναύκληρους να ακολουθούν συνήθως παράκτια δρομολόγια. Η ναυτική αυτή συνήθεια μείωσε τη μέση ημερήσια επίδοση των πλοίων, αν και υπήρχαν πλοία, όπως οι εξαιρετικά ευέλικτοι Αλεξανδρινοί "δόρκωνες", που μπορούσαν να αναπτύξουν εξαιρετικές ταχύτητες και να επιτύχουν υψηλές επιδόσεις.

Στην περίοδο από τον 7ο έως τον 11ο αι. ολοκληρώθηκε μια ιστορική τεχνική εξέλιξη που αφορά στη ναυπήγηση των πλοίων. Πρόκειται για τη μετάβαση από την τεχνική, κατά την οποία πρώτα κατασκευάζονταν το "κέλυφος", για να τοποθετηθούν στη συνέχεια εσωτερικά οι νομείς και τα άλλα ενισχυτικά μέρη του σκελετού, στην σκελετικού τύπου κατασκευή, κατά την οποία πάνω από την ίσαλο γραμμή τοποθετούνται πρώτα οι εσωτερικές δοκοί, δηλ. ο σκελετός, ο οποίος στη συνέχεια επικαλύπτεται με το "κέλυφος". Η νικηφόρα πορεία του νέου τρόπου ναυπήγησης ολοκληρώθηκε πιθανότατα στη διάρκεια του 11ου αι., όπως αποκαλύπτει η μελέτη του ναυαγίου του Serçe Limanı. Όσο αφορά τα πληρώματα, η πλούσια λειτουργική διάρθρωσή τους προκύπτει τόσο από την ύπαρξη του "πρεσβύτερου" και του "μεσάτου" ναύκληρου όσο και από τις μισθολογικές διαβαθμίσεις μεταξύ των διαφόρων ειδικοτήτων που εργάζονταν στο κατάστρωμα ή στο μαγειρείο του πλοίου. Πέρα από τα επαγγέλματα που σχετίζονταν άμεσα με το πλοίο, στον κλάδο της εμπορικής ναυτιλίας υπάγονταν και εκείνοι που εργάζονταν στο λιμάνι και στο ναυπηγείο, όπως π. χ. οι "σακκοφόροι" και οι "λιμενίτες".

Η μακρά ενότητα σχετικά με τους θαλάσσιους δρόμους και τα λιμάνια ανοίγει με τον Εύξεινο Πόντο. Στη θάλασσα αυτή, στις ακτές της οποίας κατέληγαν οι δρόμοι, από τους οποίους προωθούνταν το σιτάρι και τα άλλα προϊόντα του Βορρά, τα μπαχαρικά και το μετάξι της Ανατολής, το Βυζαντινό Κράτος επεδίωκε ανέκαθεν την αποκλειστική ναυτική κυριαρχία. Η επιδίωξη αυτή ήταν εύλογη και στέφθηκε από απόλυτη σχεδόν επιτυχία. Πολύ συνηθισμένο δρομολόγιο ήταν ο παράπλους της Βουλγαρικής ακτής μέχρι τις εκβολές του Δούναβη, του Δνείστερου, και του Δνείπερου και το λιμάνι της Χερσώνας, καθώς ο χερσαίος παράκτιος δρόμος είχε από την Ύστερη Αρχαιότητα τεθεί εκτός λειτουργίας, εξαιτίας διαρκών πληθυσμιακών μετατοπίσεων και εισβολών. Το δρόμο αυτό ακολούθησε μέχρι τις εκβολές του Δούναβη το πλοίο που μετέφερε τον εξόριστο πάπα Μαρτίνο Α΄ (μέσα του 7ου αι.)· στο σημείο αυτό φαίνεται ότι το πλοίο εγκατέλειψε την ακτοπλοΐα, για να ανοιχτεί στο πέλαγος με προορισμό τη Χερσώνα. Το βορειότερο τμήμα του μέχρι τις εκβολές του Δούναβη διέσχισε το πλοιάριο, με το οποίο ο Ιουστινιανός Β΄ επέστρεψε από την εξορία του στις βόρειες ακτές του Ευξείνου. Λιμάνια με μεγάλη σημασία στην περιοχή ήταν η Μεσημβρία, η Αγχίαλος και η Δεβελτός. Ο άλλος μεγάλος παράκτιος δρόμος οδηγούσε στη σπουδαία, ιδιαίτερα τον 9ο και το 10ο αι., εμπορική πόλη της Τραπεζούντας και τις περιοχές του Καυκάσου με ενδιάμεσους σταθμούς τα λιμάνια της Αμάστριδος και της Σινώπης και προτιμώνταν, επειδή κατά μήκος της βόρειας ακτής της Μ. Ασίας δεν υπήρχε, εξαιτίας των παρεμβαλλόμενων ορεινών όγκων, ένας συνεχής ηπειρωτικός δρόμος. Από την πλούσια ιστορία του θαλάσσιου αυτού δρόμου αναφέρουμε τα ταξίδια του Γεωργίου, επισκόπου Αμάστριδος (αρχές 9ου αι.) και του Κωνσταντινουπολίτη διάκονου

Φιλάγριου με τους προστατευόμενους φοιτητές του (περ. 620). Πελάγια δρομολόγια προς τη Χερσώνα ήταν δυνατά με αφετηρία την Κωνσταντινούπολη, τις εκβολές του Δούναβη και τα λιμάνια της Αμάστριδος και της Σινώπης. Στην τελευταία διαδρομή, που είναι η συντομότερη στον άξονα Βορρά - Νότου, ένα ταξίδι μπορούσε να διαρκέσει δύο έως τρεις μέρες. Οι επιδόσεις εξαρτώνταν από την επιδέξια αξιοποίηση των δυο θαλάσσιων ρευμάτων, που επικρατούν αντίστοιχα στο ανατολικό και το δυτικό μέρος του Ευξείνου, και από τους ανέμους, αφού δεν υπάρχουν ενδιάμεσοι νησιωτικοί σταθμοί. Η διάρκεια της θαλασσοπορίας μεταξύ Πόλης και Χερσώνας με ευνοϊκές συνθήκες ήταν, σύμφωνα με μια εβραϊκή πηγή, 15 μέρες. Γενικότερα η ναυσιπλοΐα στον τρικυμιώδη Εύξεινο είχε πολύ περισσότερες δυσκολίες από όσες η μεσογειακή, καθώς η περίοδος, κατά την οποία επιτρέπονταν τα ταξίδια, ήταν πολύ σύντομη. Οι δυσκολίες αυτές επιβεβαιώνονται από την πολύ μεγάλη συχνότητα των μαρτυρούμενων ναυαγίων.

Η στρατηγική σημασία της Προποντίδας, που αποτελούσε την καρδιά του συστήματος των επικοινωνιών της αυτοκρατορίας, υπογραμμίζεται από την ύπαρξη των τελωνείων στα Στενά της Αβύδου και του Βοσπόρου, αλλά και από τις στρατιωτικές εγκαταστάσεις και τους στολίσκους που προστάτευαν το διάδρομο αυτό. Στις δυο πλευρές της θάλασσας αυτής υπήρχε μια σειρά από σημαντικά λιμάνια: στη βόρεια πλευρά η Κριθέα, η Μάδυτος, τα Κύλα, η Σηστός, η Καλλίπολη, το Πάνιο, η Ραιδεστός, η Ηράκλεια, η Σηλυμβρία, ο Αθύρας και το Ρήγιο, στη νότια πλευρά η Κύζικος, το Πάριο, η Λάμψακος. Όσοι έπλεαν προς τη Μεσόγειο προτιμούσαν τη συντομότερη βόρεια ακτή. Το δρομολόγιο περιλάμβανε συνήθως μια στάση στην Προικόννησο, όπως δείχνει το ταξίδι του Ρώσου ηγούμενου Δανιήλ. Τα πλοία που έρχονταν από τη Μεσόγειο ακολουθούσαν τις πιο πολλές φορές την πολύ μακρότερη και ρηχή νότια ακτή, την οποία στη συνέχεια εγκατέλειπαν, για να κατευθυνθούν προς την Προικόννησο και την Πόλη. Τη διαδρομή αυτή ακολούθησαν εν μέρει οι πειρατικοί στόλοι των Σκλαβήνων (περ. 676 - 678) και των Αράβων υπό τον Λέοντα Τριπολίτη το 904.

Πέρα από τα λιμάνια που αναφέρθηκαν υπήρχαν στην ακτή της Βιθυνίας επίνεια, στα οποία κατέληγαν δρόμοι από την Προύσα, τη Νίκαια και το εσωτερικό της Μ. Ασίας, όπως η Κίος, η Απάμεια και η Τρίγλεια στην περιοχή Κατάβολος, η Ελενόπολη, οι Πύλες και η Πραίνετος στον κόλπο της Νικομήδειας. Απ' αυτά οι Πύλες απέκτησαν εξαιρετική σημασία, ιδίως μετά την πιθανολογούμενη παρακμή της Ελενόπολης. Είναι χαρακτηριστικό, ότι το 10ο αι. το λιμάνι των Πυλών χρησιμοποιείται όχι μόνο ως σταθμός του αυτοκράτορα κατά τις εκστρατείες στο μέτωπο της Μ. Ασίας, αλλά ως χώρος φόρτωσης διαφόρων προϊόντων που μεταφέρονται από τη μικρασιατική ενδοχώρα και προορίζονται για την Κωνσταντινούπολη. Στο χώρο της Προποντίδας οι ναυτικοί φρόντιζαν να αποφεύγουν τα πελάγια και προτιμούσαν τα παράκτια δρομολόγια, εξαιτίας της ανάπτυξης ισχυρών θαλάσσιων ρευμάτων και των συχνών βόρειων και νότιων ανέμων, που δυσχέραιναν σημαντικά τη ναυσιπλοΐα.

Στο χώρο της Αιγηΐδας προσδιορίζονται οι κύριες γραμμές επικοινωνίας. Ο δρόμος του Αρχιπελάγους, ο οποίος ένωνε την Ιταλία με την Κωνσταντινούπολη, ελίσσονταν βόρεια της Κρήτης μέσα από συστάδες νησιών και συναντούσε στο ύψος της Εφέσου τον παράκτιο δρόμο που ακολουθούσε τη μικρασιατική ακτογραμμή. Ο δρόμος αυτός υποκατέστησε τον 7ο αι. τον άξονα Ιταλία - Κρήτη- Κύπρος - Κιλικία και χρησιμοποιήθηκε από εμπορικές, στρατιωτικές και διπλωματικές αποστολές. Επειδή η περίπλευση των νοτίων ακτών της Πελοποννήσου ήταν συνδεδεμένη με μεγάλους κινδύνους, χρησιμοποιούνταν μερικές φορές ως εναλλακτική λύση ο θαλάσσιος διάδρομος Κόρινθος - Πάτρα. Η χρήση του αρχαίου Διόλκου είναι σε κάποιες από τις μαρτυρούμενες περιπτώσεις βέβαιη, σε άλλες παραμένει απλή υπόθεση. Όταν δεν συνέβαινε αυτό, οι ταξιδιώτες περνούσαν οδικά από το Λέχαιο στις Κεγχρεές, όπου περίμεναν να βρουν ένα άλλο πλοίο, για να συνεχίσουν το ταξίδι τους. Ο

δρόμος αυτός ήταν ιδιαίτερα σημαντικός μετά την άλωση της Κρήτης από τους Σαρακηνούς και την άνθηση της πειρατείας. Εκτός από την Πάτρα και την Κόρινθο σπουδαία λιμάνια στο δρόμο από την Ιταλία προς το Αρχιπέλαγος ήταν η Μεθώνη και η Μονεμβασία καθώς και τα νησιά του Αιγαίου, Κέως και Νάξος. Ένας άλλος δρόμος ακολουθούσε την ακτογραμμή της κεντρικής Ελλάδας και της Θεσσαλίας προς τη Θεσσαλονίκη. Ο δρόμος αυτός αποδείχτηκε σωτήριος την εποχή που οι Σλάβοι απειλούσαν τη Θεσσαλονίκη, γιατί εξασφάλιζε τον ανεφοδιασμό της αποκλεισμένης πόλης με σιτάρι από τη Θεσσαλία και τη Σικελία. Σπουδαία λιμάνια στη διαδρομή αυτή ήταν η Χαλκίδα και η Δημητριάδα.

Ύστερα από την ανάκτηση της Κρήτης (961) ο δρόμος αυτός συνδέθηκε με το νησί. Στο άνοιγμα των δρόμων του Νοτίου Αιγαίου στη βυζαντινή ναυσιπλοΐα συνέβαλε σημαντικά και η ανάκτηση της Κύπρου (965). Το πλοίο, με το οποίο ταξίδευε λίγα χρόνια αργότερα ο Νίκων, ο επιλεγόμενος "Μετανοείτε", κάλυψε την απόσταση από την Κρήτη μέχρι το Δαμαλά (κοντά στην αρχαία Επίδαυρο) σε πέντε μέρες. Ο άγιος πέρασε ύστερα από την Αίγινα κατευθυνόμενος προς τον Πειραιά και τη Χαλκίδα.

Συνέχεια του προηγούμενου δρόμου αποτελούσε η πελάγια διαδρομή που συνέδεε τις δυο μεγαλύτερες πόλεις της αυτοκρατορίας μέσω Λήμνου και Αβύδου. Εναλλακτική λύση αποτελούσε ο παράπλους της θρακικής ακτής, ο οποίος μόνο σε σύνδεση με την Εγνατία οδό μπόρεσε να ξεπεράσει τη στενή τοπική σημασία του. Ως παράδειγμα αναφέρουμε το ταξίδι του Γρηγόριου Δεκαπολίτη, ο οποίος προερχόμενος από την Αίνο αποβιβάστηκε στη Χριστούπολη, για να ακολουθήσει στη συνέχεια την Εγνατία μέχρι τη Θεσσαλονίκη. Μια παραλλαγή του παράκτιου δρόμου Θεσσαλονίκη - Πελοπόννησος αποτελούσε ο εν μέρει πελάγιος, εν μέρει παράκτιος δρόμος, που ακολούθησε το 904 ο στόλος του Λέοντα Τριπολίτη με ενδιάμεσους σταθμούς την Παλλήνη, τις Βόρειες Σποράδες, την Άνδρο και την

Κρήτη. Τα επί μέρους τμήματα που τον συνθέτουν αποτελούν, με εξαίρεση την παράλληλη προς την βραχώδη και αλίμενη ανατολική ακτή της Εύβοιας διαδρομή, πολυσύχναστα δρομολόγια, γνωστά και από άλλες πηγές. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τα τμήματα μεταξύ Θεσσαλονίκης και Καναστραίου και μεταξύ Νάξου και Κρήτης.

Ο μακρός θαλάσσιος δρόμος μεταξύ Κωνσταντινούπολης και Αλεξάνδρειας, στην οποία κατέληγαν τα προϊόντα του ανατολικού εμπορίου, εξυπηρετούσε με τις διάφορες παραλλαγές του την επικοινωνία με τις ανατολικές επαρχίες του Βυζαντινού Κράτους έως την εποχή των αραβικών κατακτήσεων. Ο δρόμος ήταν ενιαίος μέχρι το ύψος της Ρόδου, όπου διχάζονταν σε ένα πελάγιο παρακλάδι, που οδηγούσε με ενδιάμεσο σταθμό τη Ρόδο στην Αίγυπτο, και ένα παράκτιο, που έβαινε παράλληλα προς τις ακτές της Κιλικίας, της Συρίας και της Παλαιστίνης. Δευτερεύουσες διακλαδώσεις του συνέδεαν την Κύπρο με τα λιμάνια των περιοχών αυτών. Μιά από αυτές κατέληγε στην Ιόππη και τον Ασκάλωνα, όπου αποβιβάζονταν συνήθως οι προσκυνητές. Ο πελάγιος δρόμος ήταν πολύ σημαντικός, γιατί από αυτόν μεταφέρονταν μέχρι την πρωτεύουσα το αιγυπτιακό σιτάρι και τα βιοτεχνικά προϊόντα της Αλεξάνδρειας. Ελληνες φυγάδες από την Αίγυπτο χρησιμοποίησαν το δρόμο αυτό, για να διαφύγουν προς την Κωνσταντινούπολη, όταν οι Πέρσες αρχικά και οι Άραβες οριστικά κατέλαβαν την επαρχία αυτή. Στη διαδρομή αυτή έλαβε χώρα το τελευταίο ταξίδι του πατριάρχη Αλεξανδρείας, Ιωάννη του Ελεήμονος, με τελικό σταθμό την Κύπρο, όπου η σημαντική αυτή προσωπικότητα πέθανε το 619. Η έλλειψη πληροφοριών για εμπορικά ταξίδια στους Βίους των μικρασιατικών αγροτικών αγίων, ιδιαίτερα εκείνο του Θεόδωρου Συκεώτη (6ος - 7ος αι.), αποτελεί μια έμμεση επιβεβαίωση της άποψης, ότι οι εμπορικές ανταλλαγές με την ανατολή εξυπηρετούνταν την εποχή αυτή από τους δρόμους της θάλασσας.

Η σημαντικότερη συνέπεια των αραβικών κατακτήσεων και της ναυπήγησης αραβικών εμπορικών στόλων ήταν ο περιορι-

σμός της βυζαντινής ναυτικής κυριαρχίας και του όγκου των ανταλλαγών καθώς και η βαθμιαία στρατιωτικοποίηση των δρόμων της ανατολικής Μεσογείου. Η διαπίστωση αυτή ισχύει τόσο για το δρόμο που ακολουθεί την ακτογραμμή της Μ. Ασίας και χρησιμοποίησαν οι Άραβες, για να προωθηθούν μέχρι τη Βασιλεύουσα, όσο και για το στρατηγικά σημαντικό τρίγωνο Κύπρου - Παμφυλίας - Κιλικίας, στις ακτές των οποίων οι Άραβες εύρισκαν ναυπηγήσιμη ξυλεία. Τον έντονο στρατιωτικό χαρακτήρα των θαλάσσιων δρόμων της ανατολικής Μεσογείου αποδεικνύουν και οι βυζαντινές στρατιωτικές επιχειρήσεις του 715 και του 746 και η αραβική του 790 που τέλειωσε με την ήττα των Βυζαντινών στον κόλπο της Αττάλειας. Η χρονικά τελευταία πηγή που καθιστά προφανή το στρατιωτικό χαρακτήρα του δρόμου Πόλη - Κρήτη είναι το περίφημο "Σταδιοδρομικόν Θαλάσσης" του Κωνσταντίνου Ζ΄, που περιγράφει, με απαρίθμηση των επί μέρους σταθμών και ακριβή αναφορά των ενδιάμεσων αποστάσεων, το δρομολόγιο του Βυζαντινού στόλου στη διάρκεια των επιχειρήσεων εναντίον της Κρήτης, αν και ορισμένα από τα στοιχεία του δεν ανταποκρίνονται στα δεδομένα της εκστρατείας του 960 - 961, που οδήγησε στην απελευθέρωση του νησιού. Από διάφορα σημεία της εξεταζόμενης εδώ διαδρομής υπήρχαν δυνατότητες επικοινωνίας με πόλεις και νησιά που βρίσκονταν στο ίδιο ύψος, όπως μεταξύ Αττάλειας ή Σελεύκειας και Κύπρου, Σάμου και Μιλήτου, Μιτυλήνης και Σμύρνης, όπως δείχνουν διάφορα αγιολογικά κείμενα και οι πλούσιες πληροφορίες των Αράβων γεωγράφων για την Αττάλεια. Σχετικά με τη διάρκεια των ταξιδιών στην εξεταζόμενη διαδρομή αναφέρουμε ενδεικτικά ότι από την Κωνσταντινούπολη η Αττάλεια απείχε 15 μέρες θαλασσοπορίας, η Κύπρος 10 μέρες με ευνοϊκό άνεμο και χωρίς ενδιάμεσους σταθμούς, η Αλεξάνδρεια 18, η Γάζα 10 έως 20 μέρες.

Ειδικά οι Ευρωπαίοι προσκυνητές, ύστερα από την κατάκτηση της χερσονήσου του Αίμου από τους Σλάβους, έφθαναν στα επίνεια των Ιεροσολύμων, ακολουθώντας το δρόμο Ρώμη - Στενά Μεσσήνης - Κύπρος. Όσοι προέρχονταν από την Ιβηρική, τη Γαλλία και την Αγγλία έπαιρναν το πλοίο σ' ένα από τα γαλλικά μεσογειακά λιμάνια και διέσχιζαν το πέλαγος, για να παραπλεύσουν στη συνέχεια τη Βόρεια Αφρική μέχρι την Ιόππη. Μετά την αραβική κατάκτηση οι προσκυνητές εξακολουθούν να ταξιδεύουν στη Μεσόγειο, τις πιο πολλές φορές με εμπορικά πλοία, αν και ο ρυθμός των ταξιδιών μειώνεται συνεχώς. Από τα ελάχιστα μαρτυρημένα προσκυνήματα της εποχής "των σκοτεινών αιώνων" αναφέρουμε τα ταξίδια του Αρκουλφ (περ. 680), του άγιου Βιλλιμπάλντι (723) και του επισκόπου Μαγδαλβαίου (περ. 757). Τον 10ο και 11ο αι. η συλλογική ορμή των Ευρωπαίων για υπερπόντια προσκυνήματα αφυπνίζεται, όπως αποδεικνύει η αύξηση των ταξιδιών. Συνήθως οι προσκυνητές αναχωρούσαν από τα λιμάνια της Απουλίας και, αφού περιέπλεαν την Πελοπόννησο, ακολουθούσαν το δρόμο του Αρχιπελάγους και στη συνέχεια τον παράκτιο μικρασιατικό δρόμο. Εναλλακτική λύση αποτελούσαν τα ταξίδια που συνδύαζαν τη χρήση των θαλάσσιων και της Εγνατίας ή άλλων χερσαίων, καθαυτό ελλαδικών δρόμων. Οι προσκυνητές από τη Βόρεια Ευρώπη χρησιμοποιούσαν είτε τον ποτάμιο δρόμο "από τους Βαράγγους μέχρι το Βυζάντιο", είτε περιέπλεαν τις ακτές της Δυτικής Ευρώπης, πριν περάσουν το Γιβλαρτάρ και διασχίσουν τη Μεσόγειο σε όλο της το μήκος. Για τους Ιταλούς ναύκληρους που εμπορεύονταν στην Ανατολή σημαντικός ήταν ο δρόμος Αντιόχεια - Μύρα - Αρχιπέλαγος - Μεθώνη, όπως αποδεικνύει η ιστορική μεταφορά των λειψάνων του Αγίου Νικολάου από τη Μύρα στην αδριατική πόλη Μπάρι. Τα δρομολόγια των προσκυνημάτων παραμένουν γενικά σταθερά και στις αρχές του 12ου αι., όπως μαρτυρούν τα Οδοιπορικά του Ρώσου Δανιήλ και του Αγγλοσάξονα Saewulf. Από αυτά και από τα Οδοιπορικά του 8ου αι. προκύπτει η εντελώς εξαιρετική σημασία ορισμένων λιμανιών και νησιών για την κυκλοφορία των δυτικοευρωπαίων προσκυνητών, όπως της Μεθώνης και της Μονεμβασίας, της Εφέσου και των Φυγέλων, της Στροβίλου και της Κω,

της Ρόδου και της Κύπρου, των Πατάρων και των Μύρων.

Όσο αφορά τον άξονα Καρχηδόνα - Ανατολή, υπερτερούν οι ειδήσεις γιά ταξίδια μικρών διαδρομών, αν και υπάρχουν πληροφορίες για υπερπόντια ταξίδια από την Καρχηδόνα μέχρι την άλλη άκρη της Μεσογείου. Ο Βίος του Γρηγορίου από τον Ακράγαντα αναφέρει πολλά ταξίδια μεταξύ Ρώμης, Ακράγαντα και Πανόρμου, αλλά και πλόες από τα λιμάνια αυτά προς την Ανατολική Μεσόγειο, συχνά μέσω Καρχηδόνας. Σχετικά με τη διάρκεια των ταξιδιών αυτών οι πηγές επιτρέπουν τα ακόλουθα συμπεράσματα: Θαλάσσια ταξίδια μεταξύ Σικελίας και Καρχηδόνας διαρκούσαν περ. 3 μέρες, μεταξύ Σικελίας και Τρίπολης (Συρία) 14 έως 20 μέρες. Η διάρκεια βεβαίως ήταν συνάρτηση του αριθμού των ενδιάμεσων σταθμών που μπορούσαν να περιορίσουν σημαντικά τον καθαρό χρόνο θαλασσοπορίας. Έτσι η διαδρομή Σικελία (Πάνορμος ή Ακράγαντας) - Ρώμη καλύπτονταν τον 6ο - 7ο αι. σε 24 - 30 μέρες, η απόσταση μεταξύ Ταυρομένιου και Ρώμης στα τέλη του 9ου αι. σε 20 μέρες. Η Καρχηδόνα αναφέρεται συχνά στις πηγές ως σταθμός ταξιδιών και έδρα εμπόρων· φαίνεται ότι τον 6ο - 7ο αι. είχε ανακτήσει κάπως την παλιά της ακτινοβολία. Τα ταξίδια προς την Ανατολή δεν ακολουθούσαν κατ' ανάγκη την ακτογραμμή· μερικές φορές τα πλοία "ανέβαιναν" προς τη Σικελία, θέλοντας να αποφύγουν τις επικίνδυνες Σύρτεις. Τα ταξίδια από την Αλεξάνδρεια προς τα δυτικά ήταν σε μεγάλο βαθμό παράκτια, ενώ τα ταξίδια προς την Κωνσταντινούπολη ακολουθούσαν κατ'ανάγκη πελάγιες διαδρομές μέσω Κρήτης και Αρχιπελάγους, αν και όχι σπάνια οι ναύκληρου επιδίωκαν να εκμεταλλευτούν τα πλεονεκτήματα που παρείχε η παράπλευση ενός μέρους έστω της μακράς βορειοαφρικανικής ακτής.

Στο Τυρρηνικό Πέλαγος η πρόσχωση της Όστιας και του Πόρτο και η κατάκτηση των περιοχών μεταξύ Τερρακίνας και Νεάπολης από τους Λογγοβάρδους είχαν ως αποτέλεσμα να αχρηστευθεί ένα τμήμα της Αππίας και το επίνειο της Ρώμης να μετατοπιστεί στη Γαέτα. Παράλληλα απέκτησε μεγάλη σημασία το λιμάνι της Νεάπολης. Οι συνηθέστερες αφετηρίες για θαλάσσια ταξίδια ήταν η Τερρακίνα και η Γαέτα, όπου έφθανε κανείς από το χερσαίο δρόμο, αφού διήνυε ένα τμήμα της Αππίας (όπως για παράδειγμα ο Βιλλιμπάλντι το 723). Σημαντικό λιμάνι ήταν το 10ο αι. και η Αμάλφη, ενώ μικρότερη σημασία είχαν το Παλινόδιο και η Ταυριάνη. Εκτός από τον παράκτιο δρόμο υπήρχε και ο πελάγιος που οδηγούσε από τη Ρώμη κατευθείαν στα Στενά της Μεσσήνης. Τα πλοία που παρέπλεαν την ανατολική πλευρά της Σικελίας στάθμευαν στην Ταορμίνα και την Κατάνια, για να καταλήξουν στις Συρακούσες. Αλλα με ενδιάμεσο σταθμό το Ρήγιο ακολουθούσαν την ακτή της Καλαβρίας, άλλοτε περνώντας από τον Κρότωνα και τον Τάραντα, άλλοτε πλέοντας σε ευρύ ημικύκλιο γύρω από τον κόλπο του Τάραντα χωρίς ενδιάμεσους σταθμούς μέχρι το Οτράντο. Συχνά στη διάρκεια των αραβικών εισβολών οι κάτοικοι της Σικελίας και της Καλαβρίας, όπως ο Ηλίας Σπηλαιώτης και ο ομώνυμός του από την Εννα, διέπλεαν το πέλαγος μέχρι τα παράλια της Ηπείρου και της Πελοποννήσου, για να επανέλθουν στη συνέχεια, όταν αποσύρονταν οι εισβολείς. Πλοία προερχόμενα από την Ελλάδα ή την πρωτεύουσα προσορμίζονταν συνήθως στο λιμάνι του Οτράντο.

Η ναυσιπλοΐα της Αδριατικής ήταν κατά βάση ακτοπλοϊκή. Από τους δυο παράκτιους δρόμους οι ναυτιλλόμενοι προτιμούσαν την ακτή της Δαλματίας, γιατί εκεί υπάρχουν πολύ περισσότερες δυνατότητες για ελλιμενισμό (στα λιμάνια της Ζάρας, της Ραγούζας κλπ.) και ανεφοδιασμό. Ο δρόμος αυτός χρησιμοποιήθηκε συχνά από το βυζαντινό στόλο στις αρχές του 9ου αι., όταν η Βενετία και η Ιστρία έγιναν το μήλο της έριδας μεταξύ Δυτικής και Ανατολικής αυτοκρατορίας, ενώ οι διπλωματικές αποστολές που κινούνταν μεταξύ Δύσης και Ανατολής σταματούσαν συχνά στη Βενετία ή είχαν εδώ την αφετηρία τους. Σε διαφορετικές χρονικές περιόδους τα πλοία μπορούσαν να διαπλεύσουν το Αδριατικό πέλαγος ανάμεσα στη Ραβέννα και την Επίδαμνο, την Αγκώνα και τη Ζάρα, τα Σάλωνα και το Σι-

πόντο, το Μπρίντεζι και την Αυλώνα, το Μπάρι και το Βουθρωτό.

Από το Βουθρωτό και την Κέρκυρα ξεκινούσε ένας σημαντικός παράκτιος δρόμος, ο οποίος περιέπλεε την Πελοπόννησο και οδηγούσε στην Αιγηΐδα, περνώντας από τα Στενά της Κέρκυρας, τη Νικόπολη και αργότερα την Άρτα, το Στενό της Λευκάδας και τις Οξείες νήσους, παρέκαμπτε ύστερα τις εκβολές του Αχελώου, όπου και η ομώνυμη πόλη, και του Φίδαρη και, με ενδιάμεσο σταθμό τη Ναύπακτο ή την Πάτρα, συνέχιζε προς Νότο ή ακολουθούσε το θαλάσσιο διάδρομο μέχρι την Κόρινθο. Ο Saewulf διήνυσε την απόσταση από το Μπάρι μέχρι την Κόρινθο σε 26 μέρες, ενώ ο Βενιαμίν ο εκ Τουδέλης χρειάστηκε μόνο 12 μέρες από το Οτράντο μέχρι την Κόρινθο.

Στην Ερυθρά Θάλασσα, το μεγάλο υδάτινο διάδρομο, από τον οποίο διακινούνταν τα εμπορεύματα της Άπω Ανατολής, της Αιθιοπίας και της Υεμένης, τα πλοία ακολουθούσαν συνήθως τη γραμμή της αραβικής ακτής. Η ύπαρξη πολλών επικίνδυνων υφάλων ήταν απαγορευτική για τις νυκτοπορείες. Ένα άλλο κίνδυνο αντιπροσώπευαν οι σφοδροί βόρειοι άνεμοι που φυσούσαν στο βορειότερο τμήμα της Ερυθράς θάλασσας. Λιμάνια σημαντικά ήταν το Κλύσμα, η Ιωτάβη, η Βερενίκη, ο Βουλικάς και η Γαβάζα. Η αρχαιολογία επιβεβαιώνει ότι ήδη στην Ύστερη Αρχαιότητα τα λιμάνια της αιγυπτιακής ακτής, με εξαίρεση ίσως τη Βερενίκη, είχαν αρχίσει να παρακμάζουν. Όσο αφορά τα πλοία που έπλεαν στην Ερυθρά Θάλασσα, αυτά κατασκευάζονταν με αυνήθιστες μεθόδους, σύμφωνα με τις τοπικές ναυτικές παραδόσεις.

Η θρησκευτικότητα και η δεισιδαιμονία των βυζαντινών ναυτικών προσδιορίζεται από τη διφορούμενη στάση τους απέναντι στη θάλασσα, η οποία θεωρείται ένα είδος "άσπονδου φίλου" που ο ναυτικός δεν μπορεί να εμπιστεύεται ανεπιφύλακτα, εκφράζεται δε με έθιμα και ιεροπραξίες, που αποτελούν εν μέρει επιβίωση αρχαίων λατρευτικών εκδηλώσεων, όπως αυτές που τελούνταν πριν από τον απόπλου του πολεμικού στόλου. Η

δεισιδαιμονία των ναυτικών εκφράζεται επίσης με την πίστη στους οιωνούς (όνειρα, ασυνήθη γεγονότα, κινήσεις ζώων, επιλογή της ημέρας αναχώρησης). Συγκεκριμένες μέρες, όπως η Τρίτη, αποφεύγονταν, γιατί θεωρούνταν αποφράδες. Ορισμένοι αριθμοί χαρακτηρίζονταν ως δυσοίωνοι και αποδίδονταν με περιφράσεις. Μαγικές συνταγές και πρακτικές ή θυσίες στις μυστηριώδεις δυνάμεις που εξουσίαζαν τη φύση χρησιμοποιούνταν για τον κατευνασμό τους. Κυρίως όμως οι Βυζαντινοί κατέφευγαν στη βοήθεια των αγίων Νικολάου, Φωκά, Νίκωνα και Ισιδώρου που θεωρούνταν προστάτες της ναυτιλίας, ιδιαίτερα του πρώτου. Σύμβολα, εικόνες και εγκόλπια ή φυλακτά από τόπους προσκυνήματος πιστεύονταν ότι έχουν αποτροπαϊκό χαρακτήρα.

Οι κίνδυνοι που απειλούσαν τους ναυτικούς και τους ταξιδιώτες της θάλασσας προέρχονταν γενικά από δυσμενείς καιρικές συνθήκες, την πειρατεία και ανθρώπινες παραλείψεις. Στο πλαίσιο αυτό παρουσιάζονται ορισμένοι από τους επικίνδυνους ανέμους, οι οποίοι είτε σώζουν τα αρχαία ονόματά τους είτε ονομάζονται από γεωγραφικά αντικείμενα ή βάσει των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους. Στην αντιμετώπιση των φυσικών κινδύνων οι ναυτικοί του Βυζαντίου επιδείκνυαν εξαιρετική εμπειρία, τόλμη και επινοητικότητα, αφού μπορούσαν να χειρίζονται και να χρησιμοποιούν τα πανιά, τη βοηθητική λέμβο και τις άγκυρες του πλοίου με ασύγκριτη επιδεξιότητα. Η ασφάλεια των θαλάσσιων επικοινωνιών έμελλε να δοκιμαστεί σοβαρότατα από την πειρατεία. Χρονολογικά πρώτοι εμφανίζονται οι Αβαροι και κυρίως οι Σλάβοι. Η σλαβική πειρατεία υπήρξε ένα φαινόμενο χρονικά και τοπικά περιορισμένο. Εμφανίστηκε στο Αιγαίο στην καμπή από τον 6ο προς τον 7ο αι., για να περιοριστεί αργότερα στο βόρειο τμήμα του και τις θρακικές ακτές. Η δράση των Σλάβων πειρατών δεν είχε διαρκείς και σημαντικές επιπτώσεις στη ναυσιπλοΐα του Αιγαίου, αν και περιοδικά τα μονόξυλά τους έθεταν σε κίνδυνο την επικοινωνία μεταξύ Κωνσταντινούπολης και Θεσσαλονίκης. Μια νέα πε-

ρίοδο σηματοδοτεί η εμφάνιση των Αράβων πειρατών. Αρχικά οργανώνουν "κούρσα" και λεηλατούν τις ακτές της Μ. Ασίας και τα νησιά. Ύστερα από την άλωση της Κρήτης δημιουργούν πολυάριθμες πειρατικές φωλιές σε ακατοίκητα νησιά και κλειστούς, αθέατους κόλπους και επεκτείνουν τη δραστηριότητά τους από τον Άθω μέχρι το Άκτιο. Εκτός των μεγάλων κουρσάρικων στόλων ενεργοποιούνται μικροί στολίσκοι που επιτίθενται αιφνιδιαστικά σε μεμονωμένα εμπορικά. Πολλοί άγιοι αιχμαλωτίζονται από τους Σαρακηνούς, ενώ πλέουν με εμπορικά στο Αιγαίο. Το μοναδικό προστατευτικό μέτρο που εφάρμοζαν οι ναύκληροι ήταν η αργή και προσεκτική πλεύση με άγρυπνη παρακολούθηση του πελάγους και των ακτών. Προστασία παρείχαν επίσης τα πλοία του πολεμικού ναυτικού, είτε συνοδεύοντας τα φορτηγά είτε χρησιμοποιούμενα τα ίδια για τη μεταφορά ζωτικής σημασίας εφοδίων. Όσο αφορά την άπαξ μαρτυρούμενη χρήση όπλων στο κατάστρωμα των πλοίων, αυτή φαίνεται ότι είχε εντελώς περιστασιακό χαρακτήρα. Η ενότητα κλείνει με την σκιαγράφηση των τυπικών συνηθειών των επιβατών και του πληρώματος στο κατάστρωμα στη διάρκεια του πλου σε σχέση με τον ύπνο, τα δείπνα και τη διάθεση ή διαμόρφωση του ελεύθερου χρόνου. Τέλος με βάση μια περιγραφή του Θεόδωρου Δαφνοπάτη ανασυντίθενται οι δραματικές σκηνές που εκτυλίσσονταν στο κατάστρωμα, όταν το πλοίο κινδύνευε άμεσα να βυθιστεί.

Με το έκτο και προτελευταίο μέρος του βιβλίου περιγράφεται, με σχολαστική ανάλυση των πηγών, η πολύχρωμη πραγματικότητα των ταξιδιών στο Βυζάντιο και στον ευρύ γύρω από αυτό γεωγραφικό χώρο από το Αξούμ μέχρι το Κίεβο. Σε κάθε ενότητα παρουσιάζονται ένα ή περισσότερα ομοειδή ταξίδια βάσει συγκεκριμένων ταξιδιωτικών περιγραφών (οδοιπορικά, εκθέσεις προσκυνητών, εμπόρων, εξορίστων, αιχμαλώτων πολέμου) ή ενός συνόλου μαρτυριών. Η πρώτη ενότητα έχει ως αντικείμενο τρία εξωτικά ταξίδια και ανοίγει με τη διπλή πρεσβεία του Ιουλιανού και του Νόννοσου στο Αξούμ και τους Ομηρίτες, η αναδιήγηση της οποίας οφείλεται κυρίως στα αποσπάσματα της πρεσβευτικής έκθεσης του Νόννοσου. Αυτός ο σημιτικής καταγωγής και πιθανόν πολύγλωσσος πρεσβευτής περιγράφει ζωντανά τις εμπειρίες του από το επικίνδυνο ταξίδι του, δείχνοντας, όπως και οι σύγχρονοί του Προκόπιος και Κοσμάς Ινδικοπλεύστης, μια έντονη ερευνητική διάθεση για γεωγραφικά και εθνογραφικά ζητήματα. Η τάση αυτή παρακμάζει στη διάρκεια του 6ου αι.

Γόνιμες σε αποτελέσματα θρησκευτικά, πολιτικά και πολιτιστικά υπήρξαν οι μονοφυσιτικές ιεραποστολές του Ιουλιανού και του Λογγίνου στα βασίλεια της Νουβίας, τις οποίες γνωρίζουμε από το αξιόπιστο σε γενικές γραμμές συριακό κείμενο του Ιωάννη από την Εφεσο. Σημαντικό ρόλο στην οργάνωση των αποστολών αυτών διαδραμάτισε η επισκοπή των Φιλών. Η διεκπεραίωσή τους οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στον ηρωϊσμό εθελοντών μοναχών, ενώ η κρατική συνδρομή δεν ήταν πάντοτε δεδομένη. Ως ταξίδια οι αποστολές αυτές υπήρξαν ιδιαίτερα περιπετειώδεις και επικίνδυνες, αφού οι ιεραπόστολοι και οι συνοδοί τους έπρεπε να διασχίσουν απέραντες εκτάσεις με ερήμους και οροσειρές, εκτιθέμενοι συχνά στις ενέδρες και τις επιθέσεις βάρβαρων λαών.

Το λατινικό Οδοιπορικό του Αντονίνου της Πλακεντίας αποτελεί το γοητευτικότερο από τα κείμενα των προσκυνητών του 5ου και του 6ου αι. Η ευρύτητα των ενδιαφερόντων του Ιταλού και οι αναφορές του σε φάρμακα, την πανίδα και τη χλωρίδα των περιοχών που περιηγήθηκε, τα ήθη και τα έθιμα των προσκυνητών και τα έθιμα των εντοπίων μαρτυρούν άνθρωπο που δεν ήταν μόνο προσκυνητής, αλλά ενδιαφέρονταν, όπως οι σημερινοί τουρίστες, για τους ανθρώπους και τη ζωή που εκτυλίσσονταν πολύχρωμη γύρω του. Από την άλλη πλευρά οι πληροφορίες του για τα ποικίλα καταλύματα που εξυπηρετούσαν τις μάζες των προσκυνητών, για τους μοναχούς - διερμηνείς και τις συνθήκες της πορείας του καραβανιού μέσα στην έρημο καθιστούν το Οδοιπορικό σημαντική πηγή για την επικοινωνία στη

Μέση Ανατολή την εποχή που αυτό γράφτηκε (περ. 570).

Στην επόμενη ενότητα παρουσιάζονται δυο χαρακτηριστικά παραδείγματα ταξιδιών εξορίας που ήταν ιδιαίτερα συχνά στο Βυζάντιο. Πρόκειται για την πρώτη και την τρίτη εκτόπιση του Θεόδωρου Στουδίτη. Με αφορμή την πρώτη εκτόπιση σκιαγραφείται η ψυχολογία του εξόριστου, με αφορμή δε τη θριαμβευτική επιστροφή από την τρίτη τα αισθήματα χαράς που τη συνόδευαν (αρχές 820). Η πολύ ενδιαφέρουσα επιστολή του ηγουμένου του Στουδίου για το ταξίδι του στη Θεσσαλονίκη είναι διδακτική τόσο για την οργάνωση των εκτοπίσεων όσο και για τις συνθήκες των χειμερινών θαλάσσιων ταξιδιών στο Βυζάντιο στα τέλη του 8ου αι.

Στην τρίτη ενότητα ανασυντίθενται οι συνθήκες του τελευταίου ταξιδιού των ναυαγίων του Yassi Ada και του Serçe Liman, με βάση τα πορίσματα της ενάλιας αρχαιολογίας. Στο πλαίσιο αυτό γίνεται αναφορά στο μέγεθος, στα χαρακτηριστικά, στο πλήρωμα, στα εμπορεύματα και στο δρομολόγιο των συγκεκριμένων πλοίων.

Η επόμενη ενότητα αναφέρεται στις γνωστές πρεσβείες του Λιουτπράνδου στην Κωνσταντινούπολη. Αναλύονται η σύνθεση των πρεσβειών, οι συνθήκες των ταξιδιών και η διαμονή του Λιουτπράνδου στην Πόλη κατά τη δεύτερη πρεσβεία. Τα κείμενα του πρεσβευτή βρίθουν από πληροφορίες και ζωηρές εικόνες σχετικά με τη ζωή στο Παλάτι και στην αγορά της Πόλης, το τυπικό των τελετών, τις "διακοπές" του αυτοκράτορα, τη βυζαντινή κουζίνα κλπ. Από την άλλη πλευρά το δεύτερο κείμενο, η περίφημη "Έκθεση", διαποτισμένο από χολή και προκατάληψη, δείχνει το βάθος της πολιτικής, θρησκευτικής και πολιτιστικής αποξένωσης μεταξύ Δύσης και Ανατολής.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται αραβικά Οδοιπορικά διά μέσου της Μ. Ασίας προς την Κωνσταντινούπολη. Τα κείμενα αυτά γράφτηκαν από αιχμαλώτους πολέμου και εμπόρους ή στηρίχτηκαν στις αφηγήσεις τους και αποτελούν, συνδυαζόμενα με τις σχετικές πληροφορίες των βυζαντινών συγγραφέων, μια άριστη πηγή για την ανασύνθεση του δικτύου των σταθμών, οι οποίοι λειτουργούσαν στο πλαίσιο της υπηρεσίας των κρατικών ταχυδρομείων στη Μ. Ασία τον 9ο και το 10ο αι. Οι δύο κυριότερες γραμμές με αφετηρία την Πόλη οδηγούσαν ανατολικά. Μια γραμμή έφθανε μέσω Άγκυρας και Καισάρειας στη Μελιτηνή, μια άλλη βορειότερη διέσχιζε την Παφλαγονία και, περνώντας από το Χαρσιανό Κάστρο, κατέληγε στην Κάμαχο. Δυο διαγώνιες γραμμές ένωναν τις Βιθυνικές Πύλες με την Αττάλεια μέσω Νίκαιας, με τις Κιλίκιες Πύλες μέσω Αμορίου και Λαοδίκειας Κατακεκαυμένης. Μια τρίτη τέλος οδηγούσε από τις Κιλίκιες Πύλες στο Κοτυάειο και την Αβυδο. Τον 11ο αι. ο Δημόσιος Δρόμος διήνυε μια περίοδο ακμής· κατά μήκος των γραμμών του λειτουργούσαν πολυάριθμοι σταθμοί και "αλλαγές", κάθε μία από τις οποίες διέθετε 4 έως 6 άλογα.

Το προτελευταίο μέρος κλείνει με τα ετήσια ταξίδια των Ρώσων εμπόρων και πρεσβευτών στην Πόλη από τον ποτάμιο δρόμο του Δνείπερου στη διάρκεια του 10ου αι. Αφού εκτίθεται η προϊστορία των βυζαντινορωσικών εμπορικών σχέσεων, παρουσιάζονται οι κίνδυνοι, με τους οποίους ήταν συνδεδεμένη η διάβαση των καταρρακτών του ποταμού, και περιγράφεται το δρομολόγιο του καραβανιού μέχρι τη βυζαντινή πρωτεύουσα, αναλύεται η σύνθεση και πιθανολογείται η αριθμητική δύναμή του.

Στο επιλογικό έβδομο μέρος της παρούσας εργασίας διαγράφονται οι στάσεις των Βυζαντινών απέναντι στα ταξίδια και τις μετακινήσεις, στάσεις που συγκροτούν μια νοοτροπία συνολικά αντιφατική και ως ένα βαθμό συντηρητική, και γίνεται μια απόπειρα να ερμηνευθεί η νοοτροπία αυτή με βάση αντικειμενικούς και υποκειμενικούς λόγους και παράγοντες.

REGISTER